



TABLE DES MATIÈRES

MOT D'INTRODUCTION DU PRÉSIDENT	5
Le secteur automobile en mutation	5
AUTOMOBILE/ÉCONOMIE/TRANSPORTS/POLITIQUE/ ENVIRONNEMENT	7
Rétrospective conjoncturelle et perspective	7
Parc de véhicules et degrés de motorisation	9
Politique des transports et environnementale	13
Communication	15
Fondation Auto Recycling Suisse	17
RAPPORT D'ACTIVITÉS	20
Adhésions	20
Composition du Comité directeur et des commissions	21
Assemblée générale 2017	24
Secrétariat	25
De l'activité des commissions et groupes de travail	26
Adhésions et représentations	27
LE COMMENTAIRE DE NOTRE INVITÉ	29
L'un et l'autre et non pas l'un ou l'autre	29
CONCLUSION 2017	30
STATISTIQUES	31
LISTE DES ABRÉVIATIONS	44

MOT D'INTRODUCTION DU PRÉSIDENT



François Launaz,
Président

Le secteur automobile en mutation

Le début véritable de l'automobile

Henry Ford rêvait d'une voiture universelle, son rêve devient réalité à partir de 1908 avec la Ford T. Cette voiture marque l'histoire sur plusieurs points, car elle inaugure la production à la chaîne et pousse encore plus loin le taylorisme. Elle est généralement considérée comme la première voiture accessible au plus grand nombre, celle qui «mit l'Amérique sur des roues». La Ford T est aussi la première voiture populaire au monde, et la première à dépasser le cap du million d'exemplaires.

Henry Ford a beaucoup innové lors de la fabrication du modèle T: assemblage à la chaîne, et non plus individuel et manuel, salaire proportionnel au prix de la voiture pour les ouvriers, afin qu'ils fournissent eux-mêmes un marché garanti.

L'automobile conquiert le monde industrialisé

Pendant presque 110 ans, l'idée que chacun puisse acheter et utiliser à sa guise et sans restriction une voiture, particulièrement dans le monde industrialisé, n'a pas été remise en question. Depuis son existence et jusqu'à aujourd'hui, près de 3 milliards de voitures ont été produites, dont 1,3 milliard sont encore en circulation.

Aujourd'hui, le monde industrialisé remet en question la poursuite de cette tendance, mais les pays en voie d'industrialisation, notamment la Chine, l'Inde, la Brésil, la Russie, le Nigeria ainsi que de nombreux autres pays peu motorisés se préparent à une importante hausse du taux de motorisation. Alors qu'en Occident, la société du «tout automobile» tend à être remise en cause (embouteillages, accidents, pollution et CO₂), les pays en développement s'équipent de plus en plus de ces voitures, symboles de progrès, de confort et de liberté (de déplacement).

Rappelons que l'accession à la voiture individuelle, légitime et compréhensible, n'est pas sans poser problème. Tout d'abord, les ressources en pétrole, base de la société de l'automobile, sont limitées et ne suffiront pas à alimenter indéfiniment l'ensemble du parc automobile mondial. Ensuite, la combustion de ce pétrole entraîne l'émission de dioxyde de carbone qui contribue fortement au réchauffement climatique. De plus, le taux d'émission

d'oxydes d'azote Nox des véhicules équipés d'un moteur Diesel est la cause de nombreux soucis, particulièrement dans les grandes villes européennes.

La situation en Suisse

En Suisse, le taux de motorisation a baissé de 16% dans les grandes villes de plus de 100 000 habitants : en 2007, il était de 430 voitures pour 1000 habitants, tandis qu'en 2015 il s'affichait à 360. La statistique a cependant augmenté dans les communes de moindre envergure.

Selon les chiffres publiés par l'Union des villes suisses et l'Office fédéral de la Statistique, c'est dans les villes de 50 000 à 99 999 habitants – comme Bienne, Lugano et Lucerne – que le taux de motorisation a le plus grimpé, passant de 430 à 480 voitures pour 1000 habitants.

La croissance est aussi notable dans les villes de moins de 10 000 habitants, où ce taux a augmenté de 530 à 560 voiture pour 1000 habitants

Un nouveau regard sur l'automobile

Dans quel type de motorisation devons-nous investir pour garantir à la fois le droit à la mobilité individuelle et le respect des engagements climatiques pris lors de la COP 21. Malheureusement, les avis divergent :

L'Europe, comme d'ailleurs bon nombre de pays a décidé lors de la COP 21 de s'engager à fond dans la propulsion électrique, et la Suisse naturellement de suivre le mouvement, ou mieux dit de le précéder puisque les objectifs pour notre pays sont beaucoup plus ambitieux que ceux fixés pour la communauté européenne. Nous avons les objectifs les plus difficile à atteindre mondialement, bien que nous n'ayons pas d'industrie de production automobile dans notre pays. L'industrie automobile s'est montrée prête à relever ce défi, mais cela ne se fera pas sans conséquences Et encore moins sans un gros engagement des politiques et des industriels dans notre pays.

A tel point que l'industrie automobile européenne, qui occupe des centaines de milliers de travailleurs en Europe, traverse une crise existentielle sérieuse – la concurrence asiatique notamment dans la propulsion électrique peut remettre en question la suprématie de l'automobile européenne. Trois axes de travail sont à considérer en priorité :

MOT D'INTRODUCTION DU PRÉSIDENT

– Répondre aux enjeux environnementaux en préparant la voiture du futur, c'est-à-dire un véhicule propre, sans émission de carbone, et utilisant avec parcimonie les métaux rares.

– Planifier la transition vers une nouvelle utilisation de l'automobile, qui ne serait plus uniquement un moyen de transport individuel mais un mode de transport donnant de la place à l'utilisation partagée.

– Maintenir une industrie en Europe solide sauvegardant ainsi les places de travail et le leadership technologique.

D'autres défis attendent l'industrie automobile: le premier est le réchauffement climatique

L'industrie automobile reste pleinement engagée dans la baisse des gaz à effet de serre, par le développement de technologies moins gourmandes en carburant, par exemple système de gestion des soupapes, moteurs turbo, systèmes start and stop, etc., ainsi que dans le développement de nouvelles technologies alternatives.

Dans le paquet énergie et climat 2030, l'Europe propose des objectifs de réduction ambitieux. L'industrie automobile accueille positivement ces initiatives de décarbonisations de TOUS les modes de transport en Europe et poursuit les efforts déjà engagés.

Toutefois, les constructeurs n'ont pas ou très peu d'influence sur l'utilisation des véhicules. Pour cette raison, seule une approche globale vers une «Nouvelle société», ou un nouvel art de vivre, permettra de régler le problème des émissions. Cela veut dire qu'il faut non seulement s'efforcer de réduire les émissions du véhicule proprement dit, mais regarder les autres facteurs pouvant y contribuer.

Cette approche réduira les émissions de CO₂ de manière plus efficace si elle est accompagnée de technologies alternatives, d'un renouvellement plus rapide de la flotte (il faut 20 ans pour changer le parc en Europe), de l'amélioration des infrastructures ou du changement du comportement des utilisateurs. Combinées avec les efforts de l'industrie, ces mesures pourront alors permettre de gagner la bataille du CO₂ plus rapidement.

Mais les défis techniques et environnementaux sont à la source de gros investissements technologiques.

L'innovation est le moteur de tout développement technologique. Le passage de la

locomotive à charbon vers la locomotive électrique n'a pas été le fruit d'une quelconque réglementation, mais le résultat d'immenses investissements technologiques. De même, le passage de la voiture à moteur à combustion vers d'autres technologies propres ne doit pas se faire par le passage à des réglementations ou pire des interdictions, mais par le développement technique.

L'an dernier, la recherche-développement et les dépenses industrielles du secteur ont atteint 181 milliards d'euros sur un chiffre d'affaires global de 1,650 milliards. En Europe, avec 27% des dépenses totales dans les recherches et le développement, l'industrie automobile se place nettement en tête des secteurs industriels, devant l'industrie pharmaceutique et les biotechnologies.

Or, l'aéronautique - qui ne représente qu'environ la moitié de l'automobile en R&D - capte cinq fois plus d'aides européennes, démontrant ainsi qu'elle a su organiser son développement autour de perspectives stratégiques partagées avec les autorités publiques nationales et communautaires. Ne serait-il pas temps que l'automobile reçoive également un soutien financier de la part des autorités ?

Le 2^e défi est le passage de la voiture connectée à la voiture autonome

En parallèle à la révolution qui se passe dans les modes de propulsion, une immense autre réforme se prépare. Pionnière en matière d'innovation, l'industrie automobile reste à la pointe de la technologie avec le lancement des voitures connectées. Depuis de nombreuses années, les constructeurs étudient toute forme de connexion homme-machine pour essayer de comprendre comment ils peuvent dialoguer entre eux. C'est le premier pas dans la connectivité. Le but recherché est de faciliter la vie des conducteurs et de rendre les déplacements plus agréables et plus sécurisés et en bonus de mieux utiliser les infrastructures de transport. La voiture connectée permet de profiter des applications de son smartphone depuis son véhicule, tout en ne prenant aucun risque grâce aux commandes gestuelles permettant de rester attentif à la route et de ne pas perdre d'attention.

Grâce à la connectivité, les véhicules pourront «communiquer» entre eux, et détecter les infrastructures, sans interruption, et permettront aussi l'essor des véhicules sans chauffeur. Tous les constructeurs et équipementiers auto-

MOT D'INTRODUCTION DU PRÉSIDENT

mobiles se font désormais concurrence pour lancer la voiture connectée autonome.

Mais la voiture autonome est chère. Les gens seront tentés de la partager, d'autant plus qu'elle nécessitera des mises à jour et un entretien beaucoup plus complexe que les utilisateurs ne pourront ou ne souhaiteront peut-être plus assumer. On peut alors imaginer qu'on s'adressera à l'avenir à un opérateur de mobilité qui assurera la prise en charge du trajet routier via sa flotte, sur le modèle de l'avion ou du train.

Le 3^e défi est sociétal

L'automobile a facilité la pendularité. Entre 1994 et 2015, en Suisse, le parcours moyen domicile/travail d'un salarié est passé de 31 à 36 km même si le temps de trajet reste quasiment équivalent, 34 minutes en 2015. Ceci est la conséquence de l'étalement urbain et d'une pratique résidentielle étendue du territoire, rendant les populations captives du «tout automobile».

Pour qu'émergent de nouvelles pratiques, la dynamique du changement devra impliquer les usagers dans la construction de solutions alternatives à la voiture individuelle. Elle devra s'appuyer sur des communautés d'initiatives locales, mobiliser des professionnels de l'automobile à même de proposer des offres alternatives durables, ayant économiquement du sens et susceptibles de répondre à des besoins de masse. Vendra-t-on une automobile ou un système global de mobilité, parfois partagé à plusieurs ?

Le dernier défi est politique

Pour que la mutation puisse se faire, un certain nombre de défis politiques sont à relever. Mais quelle part de l'investissement public est consacré à l'automobile ? Très peu, en tout cas en suisse. Alors que la quasi-totalité des pays européens supportent avec force la mise en place de réseaux de recharge par exemple, la suisse fait très peu en la matière.

Le défi est immense, mais on ne peut plus l'ignorer. Et l'industrie automobile a prouvé au cours des 100 dernières années sa capacité de développement et son inventivité. C'est pourquoi je suis convaincu qu'elle gagnera ce nouveau challenge avec brio.

François Launaz

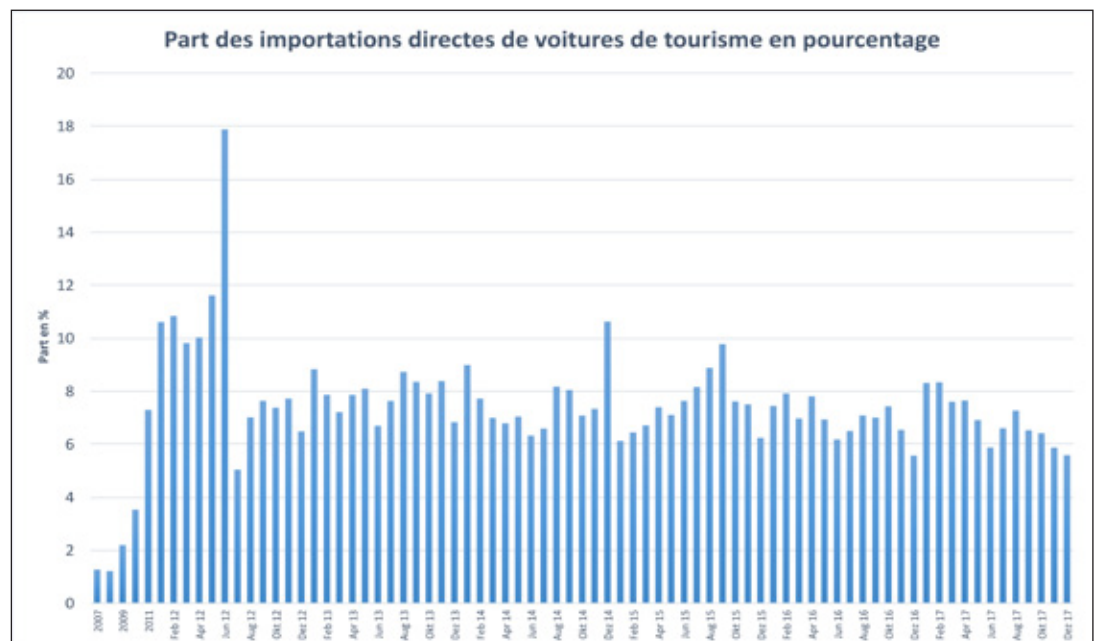
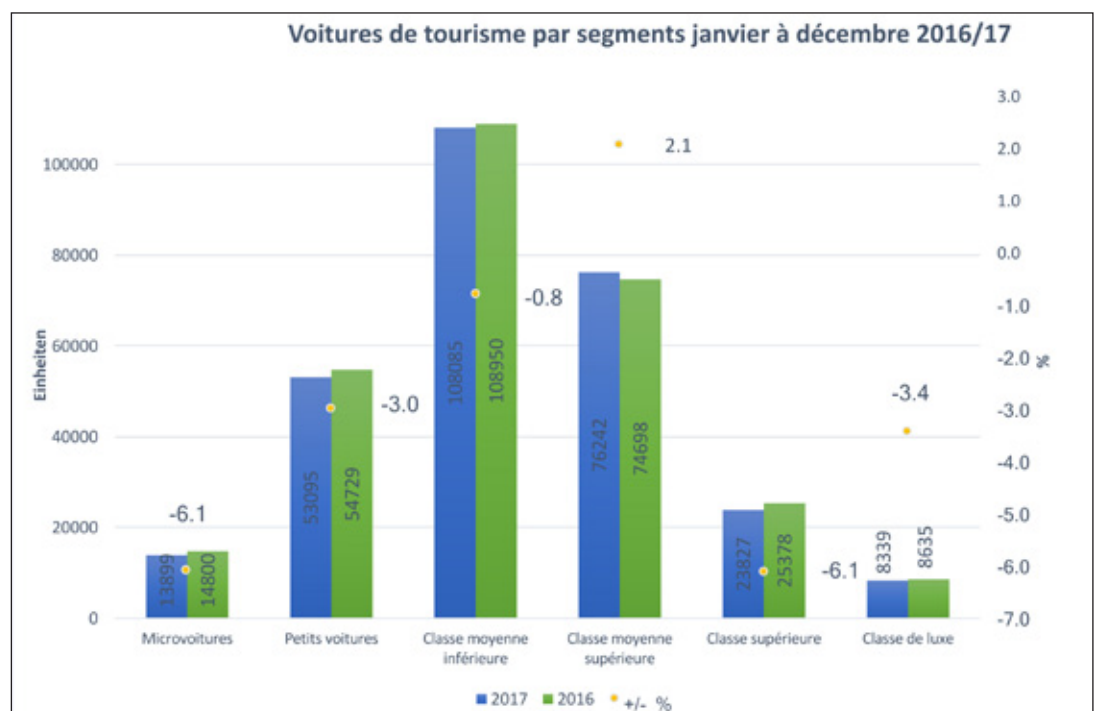
AUTOMOBILE/ÉCONOMIE/TRANSPORTS/ POLITIQUE/ENVIRONNEMENT

Rétrospective conjoncturelle et perspective

En 2017, la branche automobile suisse a vendu et fait immatriculer 314028 voitures de tourisme neuves (2016: 317318). Le marché a donc connu une baisse de 1,0% ou de 3290 unités. Pour la septième fois consécutive, le seuil des 300000 nouvelles immatriculations par année a de la sorte été dépassé.

Le mois de décembre passé a enregistré une valeur record et ce phénomène s'est prolongé

au-delà de l'année 2017: pour la première fois, le nombre de ventes de voitures de tourisme avec traction intégrale a été supérieur pendant ce mois à celui des voitures sans traction intégrale, la part des véhicules 4x4 s'est située à un taux élevé de 53,2 pour cent. Le taux annuel montre lui aussi le boom persistant des véhicules à traction intégrale. La part au marché de 47,5% des véhicules 4x4 représente un



nouveau record et il s'agit déjà de la huitième valeur record consécutive. Si la croissance des véhicules dotés de la traction intégrale, qui est une caractéristique de confort et de sécurité, devait se poursuivre à un rythme similaire à celui des années passées, on pourrait bien dépasser le seuil des 50% en 2018 déjà. Il y a deux ans seulement, la part des véhicules 4x4 n'avait été que de 40,4% et en 2016 de 44,2%. En dépit de la mauvaise presse qu'ont connu les moteurs diesel, les moteurs à allumage par compression ont conservé une part de marché respectable de 36,0% (-3,2%). La croissance des propulsions alternative est réjouissante. Leur part de marché se situe pour la première fois au-dessus de 5 pour cent (5,6%, +0,9%), les voitures électriques (+44,9%) et les motorisations à essence hybrides (+16,9%) ayant connu la croissance la plus marquée. La statistique par segments ne montre une augmentation que dans la classe moyenne supérieure (+6,6%).

La proportion des importations directes est un peu plus faible, mais reste encore élevée. Longtemps, elle a été de l'ordre de 1 à 2%. À partir de l'été 2010, elle a augmenté sensiblement et effleurait déjà en été 2011 le seuil des 10%. En raison des sanctions de CO₂ en vigueur dès 2012, on a fait immatriculer de manière anticipée des véhicules aux émissions

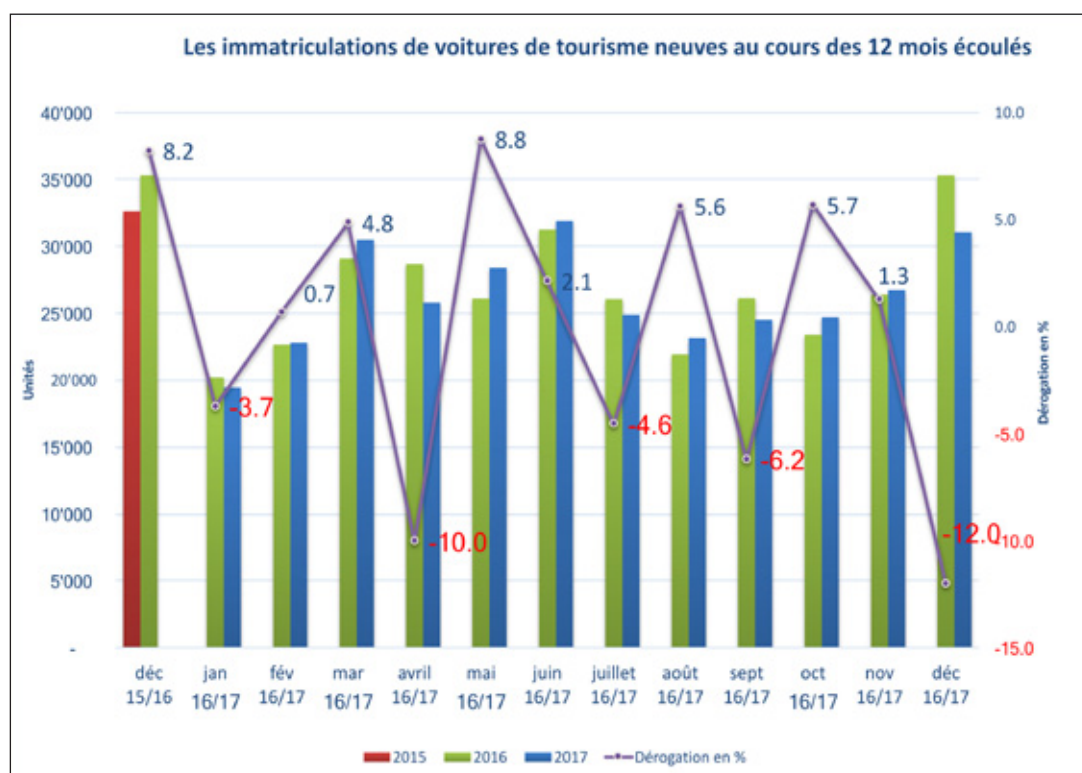
de CO₂ trop élevées et on a atteint de la sorte en 2012 la valeur record de 17,9%. Depuis, la courbe s'est à nouveau aplatie quelque peu, mais les valeurs semblent se stabiliser maintenant autour des 6 à 8%. La moyenne annuelle s'est située en 2017 à 6,8%, soit un taux un peu plus faible qu'en 2016 (6,9%).

Les nouvelles immatriculations de véhicules utilitaires lourds qui avaient connu l'année précédente une augmentation de 5,1% ont connu une nouvelle croissance de 12,5% en passant de 4076 à 4586 véhicules.

L'année passée, 31 683 camionnettes neuves ont été mises en circulation, soit 1846 unités ou 6,2% de plus qu'en 2016. Le nombre de véhicules de transport de personnes nouvellement mis en circulation a augmenté de 8,6% en passant de 4651 à 5053. Plus des trois quarts de ces véhicules sont des camping-cars. En 2017, on a enregistré avec 4017 camping-cars une nouvelle augmentation de 13,3% (2016: 3547)

En raison de l'évolution économique actuelle et des pronostics des experts économiques, les délégués de la branche automobile s'attendent pour l'année en cours à des immatriculations de 315 000 voitures de tourisme et de 31 500 véhicules utilitaires légers.

L'intérêt pour l'automobile reste toutefois intact, car la mobilité individuelle et l'indé-



Parc de véhicules et degré de motorisation

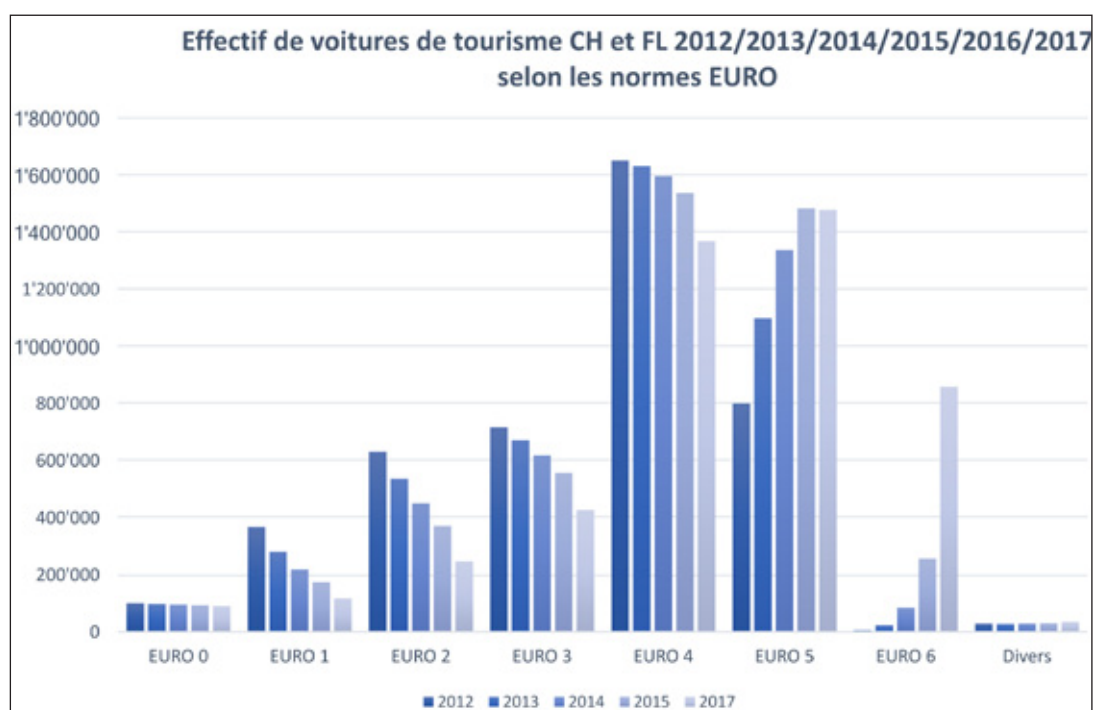
Catégorie de véhicules	1990	2000	2013	2014	2015	2016	2017
Voitures de tourisme	2 985 399	3 545 247	4 366 895	4 430 375	4 503 865	4 571 994	4 621 237
Augmentation en % par rapport à l'année précédente	3,1	2,2	1,53	1,43	1,63	1,49	1,10
Véhicules de transport de personnes	31 293	40 260	63 786	65 794	69 234	73 267	77 521
Véhicules de transport de choses	252 136	278 518	383 185	394 405	404 929	417 590	429 691
Véhicules agricoles	162 939	177 963	190 452	191 207	192 211	193 233	193 938
Véhicules industriels	45 920	48 949	67 502	68 982	70 355	72 015	73 430
Total quatre-roues	3 477 687	4 090 937	5 071 820	5 150 763	5 240 590	5 328 099	5 395 817
Motocycles	299 264	493 781	693 908	704 429	715 279	725 763	735 252
Total véhicules à moteur	3 776 951	4 584 718	5 765 728	5 855 192	5 955 869	6 053 862	6 131 069
Cyclomoteurs*	464 609	238 770	171 000	175 000	175 000	175 000	175 000
Vélos*	4 000 000	4 000 000	4 000 000	4 000 000	4 000 000	4 000 000	4 000 000
Population suisse en 1000	6 750	7 164	8 039	8 140	8 238	8 392	8 420
Augmentation en %	1,1	0,2	1,1	1,3	1,2	1,8	1,1

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

pendance d'un horaire et d'un lieu restent les atouts incontestables du véhicule à moteur. La nouvelle augmentation des effectifs (au 30. 09. 2017) d'environ 1,1% (49243 unités) à 4 621 237 voitures de tourisme (CH et PL) en témoigne.

L'âge moyen des voitures de tourisme a fortement augmenté au cours des années passées. Dans les années 80 et au début des années 90 du 20^e siècle, il était encore de moins de 6 ans. Depuis, il a constamment augmenté et se situe entre-temps selon l'Office fédéral de la statistique à environ 8,4 ans. Le grand effectif de voitures de tourisme âgées qui ne correspondent plus à la situation actuelle ni au niveau de la sécurité ni au niveau de leurs émissions est également préoccupant. Plus de 1,6 million de voitures de tourisme sont âgées actuellement de plus de 10 ans.

Les statistiques actuelles détaillées des voitures de tourisme et véhicules utilitaires peuvent être consultées sur le site www.auto.swiss.



L'augmentation de l'effectif de véhicules et de la population a exercé l'impact suivant sur le degré de motorisation:

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

Source: Vademecum routesuisse

Nouvelle baisse des émissions de CO₂

L'Office fédéral de l'énergie (OFEN) est compétent pour l'application des prescriptions sur les émissions de CO₂ des voitures de tourisme. Selon la fiche de données de l'OFEN du 12. 06. 2017, on a immatriculé pour la première fois en 2016 en Suisse et dans la Principauté du Liech-

tenstein environ 319 300 voitures de tourisme. Selon les prescriptions sur le CO₂ en vigueur, ce chiffre englobe aussi les voitures de tourisme qui ont été mises en circulation à l'étranger moins de 6 mois avant d'être dédouanées en Suisse.

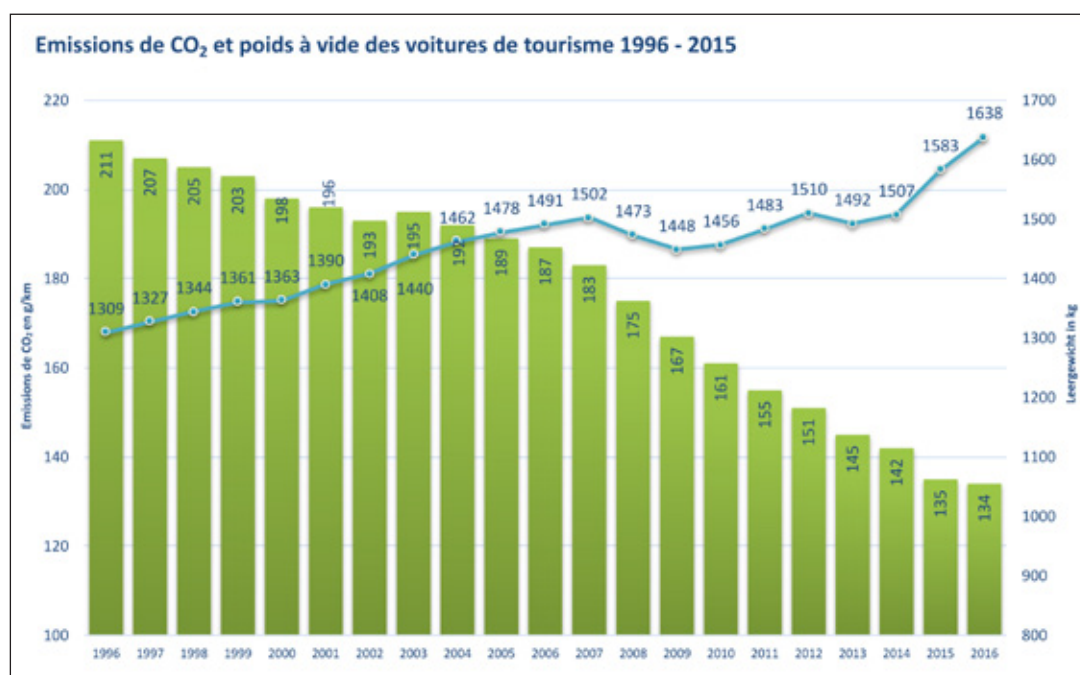
En 2016, les émissions de CO₂ de voitures de tourisme nouvellement immatriculées en Suisse étaient de 134 g/km.

Le poids à vide moyen a de nouveau sensiblement augmenté en passant de 1583 kg à 1638 kg.

L'objectif de flotte de 130 g CO₂/km a été manqué de justesse également en 2016 avec une moyenne de 134 g/km. En comparaison à 2015 (135 g/km), on a enregistré une baisse de 1,2%. Pour le calcul des sanctions, on fixe pour la flotte de voitures neuves de chaque gros importateur (plus de 50 VT par année) un objectif de CO₂ individuel. Cet objectif est calculé sur la base du poids à vide moyen de la flotte et du poids à vide de référence (qui correspond au poids moyen des voitures de tourisme nouvellement immatriculées dans l'avant-dernière année civile).

Le poids à vide se situant en moyenne en 2016 au-dessus du poids à vide de référence, les objectifs cibles individuels des importateurs étaient en moyenne supérieurs à 130 g/km.

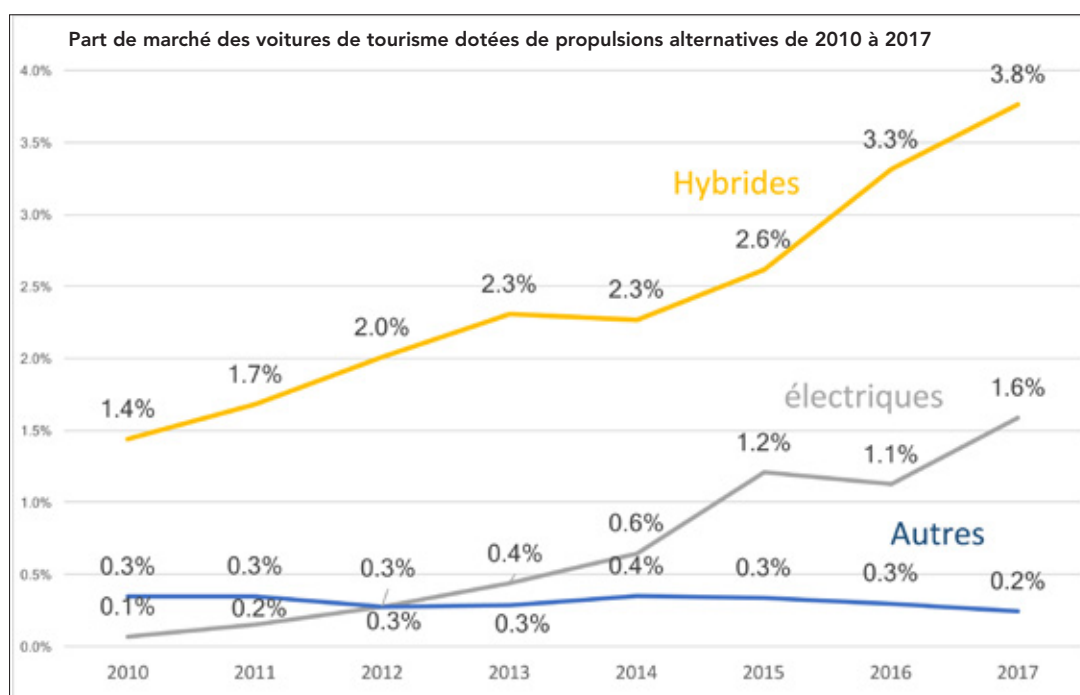
C'est pourquoi 70 des gros importateurs enregistrés auprès de l'OFE ont atteint leur objectif et n'ont pas eu à payer des sanctions.



Le montant total des sanctions à payer par les gros et petits importateurs s'est monté en 2016 à près de 2,4 millions de francs. Déduction faite des frais d'exécution, la Confédération a encaissé des recettes de 1,13 millions de francs.

Les voitures de tourisme dotées de propulsions et carburants alternatifs ont aussi contri-

bué davantage à la baisse des émissions de CO₂. Mais ce sont toujours les véhicules à essence hybrides qui ont connu en 2017 le plus grand nombre d'immatriculations. Avec 16,9%, ils ont aussi connu la deuxième plus grande croissance. Celle-ci a encore été plus forte pour les véhicules électriques avec 44,9%. En



revanche, les immatriculations de véhicules diesel hybrides ont baissé de -55,9%, celles des véhicules électriques dotés de Range Extender de -21,2% et celles des voitures de tourisme avec propulsion au gaz naturel de -18,8%. Par ailleurs, deux voitures de tourisme avec piles à combustible alimentées à l'hydrogène ont été immatriculées en 2017 (2016: 10).

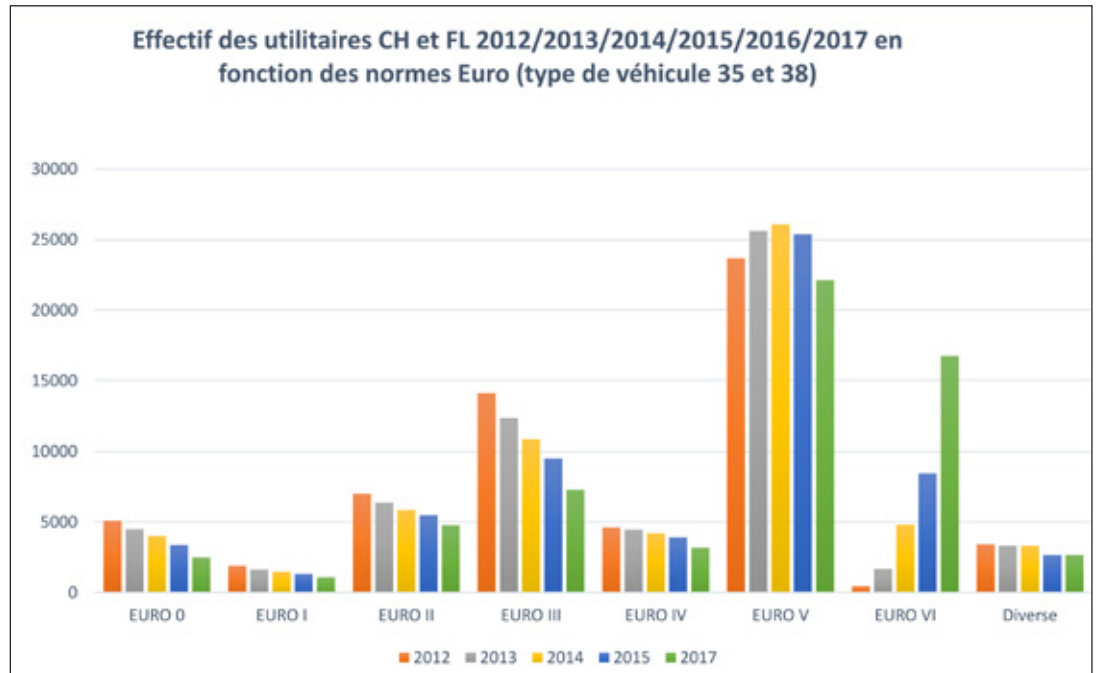
**Prescriptions sur les émissions
Véhicules utilitaires**

Pour réduire les émissions de gaz d'échappement, l'UE a édicté des directives aux exigences élevées qui sont également applicables en Suisse.

Seuils de gaz d'échappement VT UE

		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 remplacé la norme Euro III dès le 1. 10. 2006. Mais déjà à l'époque, on trouvait des véhicules correspondant à la norme EURO V qui devait encore rester en vigueur jusqu'à la fin 2013 (dès le 1. 10. 2009) . À partir de 2012, les premiers véhicules conformes à la norme Euro VI entrant en vigueur dès janvier 2014 étaient déjà disponibles.

Les normes Euro exercent un grand impact sur la redevance sur le trafic des poids lourds liée au prestations (RPLP). C'est pourquoi le parc de véhicules se renouvelle assez rapide-

ment. Comme c'était déjà le cas les années précédentes, l'effectif le plus élevé est constitué par les véhicules Euro V qui représentent avec ceux de la norme Euro IV la catégorie RPLP moyenne. Mais dans cette catégorie, l'effectif a déjà de nouveau diminué. Plus d'un quart des poids lourds et tracteurs à sellette sont déjà conforme à la norme Euro VI très propre et circulent ainsi à un tarif avantageux. Dans la catégorie la plus chère (Euro III et plus anciens) l'effectif a sensiblement diminué également dans l'année passée.

Rudolf Blessing

Politique des transports et environnementale

Stratégie énergétique 2050

Le 21 mai 2017, les citoyens suisses ont adopté la stratégie énergétique 2050. Ce projet prévoit entre autres dès 2020 un renforcement des valeurs limites du CO₂ pour les voitures de tourisme neuves et les véhicules utilitaires légers. Comme dans l'UE, l'objectif va baisser dans deux ans à 95 grammes de CO₂/km. Pour les camionnettes et autres véhicules de transport d'un poids total jusqu'à 3,5 tonnes, on a fixé pour la première fois une valeur limite de 147g CO₂/km.

Les importateurs devront déployer de gros efforts pour atteindre ces deux objectifs, à supposer qu'ils y parviennent. En dépit de cette constatation, auto-suisse approuve ces prescriptions. En adoptant l'objectif d'une part de 10% au marché des voitures de tourisme électriques en 2020, la branche s'est dotée d'un but ambitieux (cf. «Conférence de presse 10/20», chapitre «communication») qui va contribuer à la réalisation des objectifs de CO₂. Pour les véhicules utilitaires légers aussi, on prévoit pour les prochaines années de nouveaux modèles dotés de propulsions alternatives. Mais, faute d'expériences sur le marché, on ne peut évaluer que très difficilement comment ces propulsions vont se répandre pour cette catégorie de véhicules.

Mais les mesures préconisées par la stratégie énergétique 2050 vont également entraîner une augmentation des coûts des carburants et de l'électricité. Cela renchérit la mobilité future. C'est pourquoi auto-suisse a donné son soutien à la collecte de signatures de l'UDC pour le référendum sur la stratégie énergétique 2050. On voulait s'assurer de la sorte que les citoyens puissent se prononcer en leur qualité de souverain sur ce projet. auto-suisse a atteint cet objectif. Mais nous avons délibérément renoncé à publier un mot d'ordre en vue de cette

votation, car nous souhaitons impérativement éviter de donner l'impression de combattre les valeurs cibles du CO₂ à partir de 2020.

Nouvelles prescriptions sur le CO₂ pour les véhicules dès 2020

Suite à l'adoption de la stratégie énergétique 2050 en votation populaire, de nouvelles valeurs limites du CO₂ seront dès 2020 applicables en Suisse pour les voitures de tourisme neuves et les véhicules utilitaires légers. La Suisse reprend les valeurs limites de l'UE de 95 grammes de CO₂/km pour les voitures de tourisme et de 147g CO₂/km pour les véhicules utilitaires légers. Alors que celles-ci sont applicables dans tous les États membres de l'UE et que les différents marchés automobiles peuvent donc mutuellement les compenser, les importateurs suisses d'automobiles doivent atteindre les objectifs seuls. Selon les calculs de la Confédération, les importateurs risquent en cas de dépassements de devoir payer des sanctions élevées allant jusqu'à 200 millions de francs entre 2020 et 2023, ce qui se répercuterait sur le prix des véhicules. Les importateurs suisses ne peuvent guère exercer un impact sur les véhicules proposés, car les fabricants ne font pratiquement aucune différence entre les différents pays européens.

Pour atteindre ces valeurs cibles, la Suisse se trouve en principe dans une situation de départ plus difficile que l'UE. En raison de sa topographie alpine et du pouvoir d'achat plus élevé, les voitures et camionnettes en Suisse sont en moyenne dotées d'un meilleur équipement et d'une motorisation plus puissante que dans la plupart des pays européens. Cela se manifeste de manière particulièrement spectaculaire par la part au marché des véhicules 4x4. Avec une proportion de 47,5% des véhicules à traction intégrale sur le marché des voitures neuves, la

Suisse			EU		
	Phasing-in	Supercredits		Phasing-in	Supercredits
2020	85%	2.00	2020	95%	2.00
2021	90%	1.67	2021	100%	1.67
2022	95%	1.33	2022	100%	1.33
2023	100%	1.00	2023	100%	1.00

Suisse est devenue en 2017 une fois de plus la championne européenne dans cette discipline. Cette valeur est trois fois plus élevée que la moyenne dans l'UE. La traction intégrale entraîne un poids plus élevé du véhicule et aussi une augmentation de la consommation de carburant par rapport à un modèle 2x4 comparable.

Pour compenser ces inconvénients sur le marché, le Conseil fédéral a légèrement adapté les modalités d'introduction des nouveaux objectifs de CO₂ à partir de 2020 par rapport à ceux de l'UE. Ils s'appliquent tant aux voitures de tourisme qu'aux véhicules utilitaires légers. Par rapport à l'UE, seul les phases d'introduction ont fait l'objet d'une conception plus arrangeante (cf. tableau). On chiffre par ce biais la part de la flotte d'un importateur prise en considération pour le calcul de la moyenne des émissions de CO₂. Dans l'année de référence correspondante, on prend pour cela en considération les véhicules ayant le meilleur rendement énergétique. Les «super crédits» permettent aux importateurs de profiter des véhicules dont les émissions de CO₂ sont particulièrement basses, soit moins de 50g/km, dans la mesure où ceux-ci sont pris en compte plusieurs fois dans le calcul de la moyenne du parc de véhicules.

Ces valeurs ne sont atteintes que par les véhicules hybrides rechargeables, les voitures électriques et celles à pile à combustible ayant pour source d'énergie l'hydrogène. Les deux derniers modes de propulsion émettent 0 gramme de CO₂, car ils n'émettent aucune émission. Une automobile à hydrogène ne dégage que de la vapeur d'eau.

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

Depuis le 1^{er} septembre 2017, un nouveau cycle d'essai est applicable aux nouveaux modèles de véhicules en Suisse ainsi que dans l'ensemble de l'UE. La procédure WLTP (Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure) fournit des valeurs de consommation et d'émission nettement plus réalistes que l'ancien cycle NCME (Nouveau cycle mixte européens). Ce changement se fera donc entièrement dans l'intérêt des clients des membres d'auto-suisse. À partir du 1^{er} septembre 2018, la WLTP sera alors applicable à toutes les voitures de tourisme immatriculées pour la première fois. Selon l'Association des constructeurs européens d'automobiles ACEA, les modèles qui seront

prochainement retirés du marché n'auraient pas à se conformer à cette réglementation.

En dehors d'un nouveau cycle d'essai, les normes sur les gaz d'échappement ont elles aussi été renforcées au 1^{er} septembre 2017. La norme Euro 6d-TEMP est applicable en différentes variantes pour les véhicules à essence et diesel nouvellement homologués et prévoit en dehors du test en laboratoire WLTP, des méthodes d'essai complémentaires des nouveaux types de véhicules sur la route. Ces Real Driving Emissions (RDE) doivent indiquer les valeurs d'émissions réelles sur route. Il faut entre autres respecter les valeurs limites d'émissions d'oxydes d'azote (NO_x) et des particules fines (PM). La mesure de ces RDE à l'aide d'un système de mesure mobile (Portable emissions measurement system, PEMS) est très compliquée et coûteuse. À partir du 1^{er} septembre 2019, la norme sur les gaz d'échappement Euro 6d-TEMP sera pour la première fois étendue aux voitures de tourisme à immatriculer.

Christoph Wolnik

Communication

Conférence de presse «10/20»

Le 15 février 2018, auto-suisse a organisé une conférence de presse à Berne. On y a annoncé l'objectif ambitieux d'augmenter massivement la part des voitures de tourisme à propulsion alternative d'ici à 2020. La part des voitures électriques et des véhicules hybrides rechargeables devra à elle seule atteindre le 10% du marché des voitures neuves. Avec les autres propulsions alternatives comme les motorisations hybrides, à gaz et à l'hydrogène, on compte de la sorte pouvoir respecter les objectifs de CO₂ et la valeur limite de 95g CO₂/km en moyenne. François Launaz, président d'auto-suisse, et le directeur d'auto-suisse Andreas Burgener ont expliqué aux 20 journalistes et invités dans quelles circonstances et sous quelles conditions-cadres on pourra atteindre l'objectif «10/20», soit une part au marché de 10% des véhicules électriques et véhicules hybrides rechargeables aux voitures de tourisme en 2020.

Comme on pouvait s'y attendre, l'écho que cette conférence a ensuite trouvé dans les médias a été très grand tant au niveau de la qualité que de l'étendue. Sur différents portails en ligne, auto-suisse a été présent avec «10/20», publication d'une vidéo qui avait été tournée la veille avec l'agence Keystone y comprise. De plus, François Launaz a donné directement après la Conférence de médias une interview en live dans le principal journal télévisé «le 19h30» de la chaîne romande de la TV. Il a consacré par ailleurs à ce thème une contribution importante en deuxième position dans le principal journal télévisé «Le 19h30». Différents quotidiens ont également publié le lendemain des articles sur «10/20». Pour auto-suisse, c'était globalement une manifestation positive sur le thème des propulsions alternatives et ce thème est appelé à nous occuper de manière accrue encore dans les années à venir, notamment suite à un contrôle régulier de l'atteinte des objectifs.

Interview sur le diesel publiée par le Blick

Ce ne sont pas seulement les propulsions alternatives, mais aussi les moteurs diesel et à combustion en général qui ont constamment fait la une des journaux dans l'année écoulée. En août 2017, François Launaz, président d'auto-suisse, a eu l'occasion de donner au quotidien une interview très remarquée au Blick. Il a fait comprendre dans cette interview que le



diesel est indispensable pour atteindre les objectifs de réduction du CO₂ de Paris. D'où le titre choisi pour cet article: «Sans moteur diesel, les objectifs climatiques de Paris ne pourront pas être atteints ».

Mesures communes contre les manipulations du dispositif AdBlue

Dans le cadre de la mise à jour de manipulations du dispositif AdBlue sur les poids lourds, auto-suisse a organisé en avril 2017 un échange d'informations avec les Offices fédéraux des routes (OFROU) et de l'environnement (OFEV), les autorités de contrôles du trafic lourd (police et douanes) et l'Association suisse des transports routiers ASTAG. Tous ont affirmé leur volonté de déceler plus facilement et plus rapidement lors des contrôles des véhicules utilitaires lourds les éventuelles manipulations. À cette fin, les organes de contrôle et les importateurs de véhicules ont échangé de précieuses informations techniques permettant de localiser les dispositifs manipulés sur l'ordinateur de bord. Cela permettra d'accélérer les recherches lors d'un contrôle général, sachant que celui-ci doit être effectué en un temps limité.

Dans le cadre de cette manifestation d'information, les médias ont également été mis au courant de l'action commune. Un communiqué de presse identique qui a manifestement porté ses fruits a été publié. Après cette manifestation, les articles sur le thème des manipulations

d'AdBlue étaient en tous les cas nettement plus objectifs et nuancés.

Newsletter Visibilité

L'année passée, cinq éditions de notre Newsletter ont été publiées en deux langues (en allemand et français). Les thèmes abordés ont comme d'habitude été multiples: on a notamment discuté de la votation sur le Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération FORTA, de la déduction accordée aux pendulaires pour les véhicules de service, du Salon de l'automobile de Genève, du Mobility Pricing, de la participation d'auto-suisse au rallye électrique «Wave», du Salon des véhicules utilitaires ainsi que de Transport-CH. En complément, on a régulièrement publié des rapports sur les évolutions du marché et les décisions du Parlement concernant le trafic routier.

Blogue sur auto.swiss

Depuis la fin de l'année passée, auto-suisse dispose d'un blogue. Via un lien sur notre site Internet auto.swiss, on arrive aux articles de fond intéressants qui sont régulièrement mis en ligne. Ils sont notamment consacrés aux transports, à la politique, à la technique et à l'environnement. Dans le cadre de notre campagne sur l'objectif «10/20, on va à l'avenir se servir aussi de manière accrue de ce blogue pour aborder le thème des propulsions alternatives.

Réseaux sociaux

Les canaux des réseaux sociaux d'auto-suisse sur Facebook et Twitter ont été utilisés intensivement. Signalons parmi les nouveautés la publicité pour des articles sur le blogue qui peut être diffusée de manière idéale via ces deux canaux. De plus, des communiqués de presse y sont publiés ou des articles intéressants sur le monde automobile et de la politique des transports y sont mentionnés. La demande, à savoir le nombre des «followers» sur Twitter et des votes «J'aime» sur Facebook, ne cesse d'augmenter.



Travail médiatique

De janvier à décembre 2017, auto-suisse a publié au total 25 communiqués de presse en deux langues (allemand et français) et cela dans les catégories suivantes:

Immatriculations de voitures de tourisme:	12
Immatriculations de véhicules utilitaires:	4
Politique, technique et environnement:	7
Autres propos:	2

Vous pouvez consulter ou télécharger tous les communiqués de presse et Newsletters sur le site www.auto.swiss. En complément, vous avez la possibilité de vous y inscrire sur les différentes listes de diffusion ou de vous en désabonner (communiqués de presse et/ou Newsletter, allemand et/ou français).

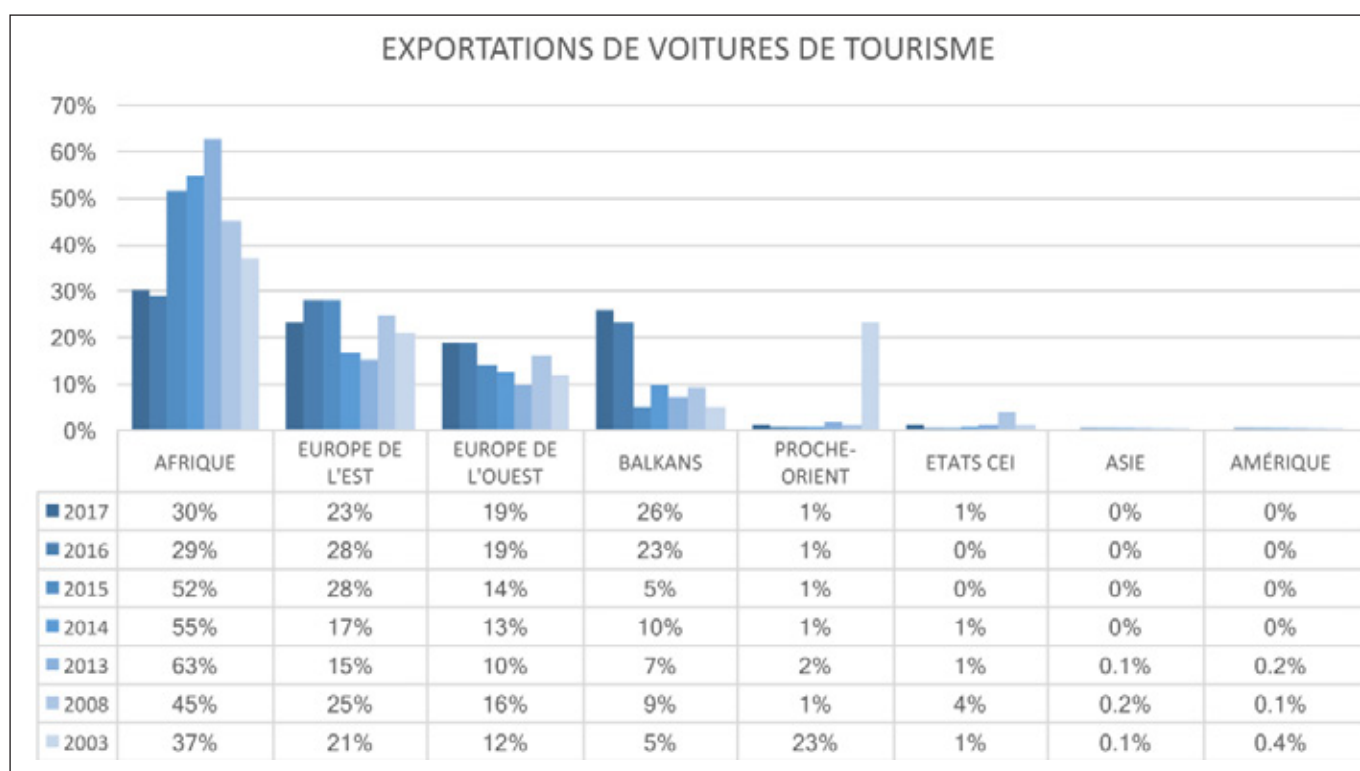
Christoph Wolnik

Fondation Auto Recycling Suisse

La Fondation Auto Recycling Suisse soutient et contrôle le recyclage des automobiles en Suisse. Un recyclage des automobiles compatible avec l'environnement est de nos jours un impératif absolu. Le recyclage est plus important que jamais pour récupérer les matières premières et l'énergie. Le commerce de pièces détachées dont vivent les recycleurs d'automobiles traditionnelles n'a plus la même importance que par le passé. L'acquisition de véhicules accidentés lucratifs est devenue plus chère et il faut désormais les acquérir sur les plates-formes de vente aux enchères des assurances. La variété des modèles et d'exécutions a augmenté fortement, ce qui rend plus difficile la tenue en stock des pièces détachées adéquates. Les systèmes de véhicules dotés d'appareils électroniques en nombre croissant deviennent plus complexes, ce qui ne permet plus à n'importe qui de réparer un véhicule. La

réutilisation a priorité sur le recyclage, ce qui est regrettable dans l'optique des déchets, alors qu'au niveau de la sécurité, il faut s'en féliciter. Les véhicules anciens pour lesquels il n'existe pas de marché en Suisse sont exportés. Ces véhicules manqueront plus tard au niveau du recyclage. L'exportation a encore une fois fortement augmenté en 2017 avec 156 293 véhicules. L'Afrique, l'Europe de l'Est et de nouveau les Balkans sont les régions d'exportation les plus importantes. 75% des véhicules exportés ont une valeur de moins de 3000 francs. À l'étranger, les véhicules suisses sont très demandés, car ils sont le plus souvent bien entretenus et se trouvent dans un état technique encore acceptable. Les éventuels dysfonctionnements peuvent y être réparés à un prix avantageux.

Dans l'année sous rapport, 77 076 véhicules ont finalement été envoyés aux broyeurs d'au-



tomobiles, soit à peu près le même nombre que l'année précédente. Cette quantité modeste surprend, car les prix du broyage d'automobiles ont de nouveau atteint un niveau attractif. Il n'y a pas d'explication logique à cela.

Les usines de broyage d'automobiles ont produit au total environ 60 000 tonnes de fractions légères de mitraille dont 17 000 tonnes seulement proviennent des véhicules hors d'usage. La fraction légère de mitraille est traitée depuis 1996 avec les ordures ménagères dans les usines de recyclage des ordures. Cela est judicieux, car la fraction légère de mitraille ne peut faire l'objet d'un recyclage des matériaux des frais acceptables. Les usines d'incinération se sont développées. Les émissions de substances polluantes baissent constamment alors que le degré d'efficacité énergétique ne cesse d'augmenter et on a traité les résidus solides comme c'est décrit ci-dessous.

La fondation est représentée dans le ZAR (Zentrum für nachhaltige Abfall- und Ressour-

cennutzung) et l'IGENASS (Interessengemeinschaft Nassaustrag der KVA-Schlacke). Il s'agit de la récupération des métaux résiduels en provenance des résidus solides des usines d'incinération des ordures ménagères et par conséquent indirectement de la fraction légère des résidus de déchetage co-incinérés. Les résidus de combustion sont acheminés en quantités croissantes vers des usines de préparation des scories. Il s'agit de la récupération classique des matières dans les déchets urbains (Urban Mining).

Un autre projet concerne les possibilités de recyclage des modules électriques et électroniques en provenance de véhicules. L'EMPA a effectué des enquêtes étendues. Dans une optique écologique, il pourrait être parfaitement judicieux de démonter de telles pièces avant le broyage des automobiles et de les recycler séparément. Mais le coût élevé de cette façon de procéder doit être pris en considération. Dans l'optique de la Fondation, il faudra encore

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
2016	317 318	349 433	4 571 994	281 304	131 319	149 985	76 029	73 956
2017	314 028	343 241	4 621 237	293 998	156 293	137 705	77 076	60 629

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 2006 bulletins de pesée)

procéder à des enquêtes approfondies pour vérifier si une collecte séparée est proportionnée.

Dans l'année à venir, priorité sera accordée au recyclage des batteries au lithium en pro-

venance des véhicules électriques et hybrides ainsi qu'à la révision de l'aide à l'exécution sur l'enlèvement des véhicules hors d'usage.

Organes de la Fondation Auto Recycling Suisse

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
Thomas Hurter
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
Service 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. Bureau

Daniel Christen, directeur
Urs Eberle, administration

Daniel Christen

RAPPORT D'ACTIVITÉS

Adhésions

Dans la période sous rapport, l'effectif des membres a connu les modifications suivantes:

Nous avons accueilli comme nouveau membre actif l'entreprise Aston Martin St-Gall (AF Racing AG) après notre Assemblée générale extraordinaire d'octobre 2017.

L'effectif des membres au 01. 01. 2018 est donc de 36 entreprises d'importation. Les 51 marques importées classées par pays producteurs, sont les suivantes:

Allemagne

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

PORSCHE Schweiz AG

France

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

Grande-Bretagne

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

Italie

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

Corée

HYUNDAI Suisse
KIA Motors AG
SSANGYONG Schweiz AG

Japon

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

15 marques

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

4 marques

Citroën
Peugeot
Renault
véhicules utilitaires Renault

4 marques

Aston Martin
Aston Martin
Jaguar, Daimler, Land Rover/Range Rover

6 marques

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

3 marques

Hyundai
Kia
SsangYong

10 marques

Honda
Infiniti
Mazda
Fuso
Mitsubishi
Nissan
Subaru
Suzuki
Toyota, Lexus

RAPPORT D'ACTIVITÉS

Suède

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

3 marques

Scania
Voitures de tourisme Volvo
Véhicules utilitaires Volvo

USA

FCA Switzerland SA

1 marque

Jeep

Différents pays producteurs

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

5 marques

CZ Skoda
E Seat
NL DAF
CN DFSK
RO Dacia

Composition du Comité directeur et des commissions

Comité directeur

François Launaz
Morten Hannesbo
Kurt Egloff
Marc Langenbrinck
Philipp Rhomberg

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

Membres du bureau auto-suisse

François Launaz
Morten Hannesbo
Kurt Egloff
Andreas Burgener

Membres d'honneur d'auto-suisse

Claude F. Sage
Alex Schnurrenberger
Tony Wohlgensinger
Max Nötzli

Président d'honneur
Président d'honneur

Commission RP (15 membres au max)

Andreas Burgener
Dino Graf
Oliver Peter
Fanny Cabanes
Serenella Artioli De Feo
Kaspar Haffner
Lukas Hasselberg
Lionel Zimmer
Giuseppe Loffredo
Artur Demirci
Karin Kirchner
Peter Bucher/Werner Bärtschi
Sascha Heiniger

Présidence auto-suisse
AMAG Automobil- und Motoren AG
BMW (Schweiz) AG
PSA Peugeot Citroën
FCA Switzerland SA
Ford Motor Company (Switzerland) SA
Opel Suisse SA
Honda (Suisse) SA
Mazda (Suisse) SA
Mercedes-Benz Schweiz AG
Renault Suisse SA
Subaru Schweiz AG
Volvo Car Switzerland AG

(1 à 2 fois par année, les responsables RP de tous les membres d'auto-suisse sont invités pour une séance d'information).

RAPPORT D'ACTIVITÉS

Commission technique CT (20 membres au max)

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

Commission technique de importateurs de véhicules CT-VU

Rudolf Blessing	Présidence auto-suisse
Hans Willimann	AMAG Automobil- und Motoren AG
Sander Werndli	DAF Trucks (Schweiz) AG
Salvino Di Verde	Iveco (Schweiz) AG
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 cas de besoin, on peut mettre en place des groupes de travail pour traiter des thèmes spécifiques ou inviter des collaborateurs techniques de tous les membres d'auto-suisse pour des séances de la CT.

Groupe des véhicules utilitaires

Andreas Burgener	Présidence auto-suisse
Marcel Schaffner	AMAG Automobil- und Motoren AG
Patrik Heher	DAF Trucks (Schweiz) AG
Francesco Romano	Iveco (Schweiz) AG
Thomas Maurer	MAN TRUCK & BUS SCHWEIZ AG
Jürg Lüthi	Mercedes-Benz Schweiz AG
Urs Gerber	Renault Trucks (Schweiz) AG
Gerhard Waser	SCANIA Schweiz AG
Urs Gerber	Volvo Trucks (Schweiz) AG

RAPPORT D'ACTIVITÉS

Le secrétariat d'auto-suisse est composé des collaboratrices et collaborateurs suivants
(situation au 1^{er} janvier 2018)



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



Manuela Leu

Employée de commerce/secrétariat

01.02.2009



Christoph Wolnik

Relations publiques

16.03.2015

Assemblée générale 2017

La 59^e Assemblée générale d'auto-suisse a eu lieu le 11 mai 2017 auprès de l'entreprise Galliker AG à Altishofen.

1^{ère} partie

Présidée par le président François Launaz, la manifestation a comporté deux parties. 19 membres et six collaborateurs du bureau ont assisté à la première partie statutaire. François Launaz salué tout particulièrement Messieurs Jean-Christophe Muller, Honda Suisse, Stefan Gass, Suzuki Automobile Schweiz AG, Torben Heinert, SsangYong Schweiz AG et Velljko Belamaric, Hyundai Suisse.

Le procès-verbal de la 58^e Assemblée générale du 24 mai 2016 a été adopté à l'unanimité.

Les membres approuvent de nouveau le rapport annuel volumineux d'auto-suisse qui leur a été envoyé avec la demande du Comité directeur de l'approuver.

L'Assemblée générale a adopté à l'unanimité tant les comptes de l'année 2016, le bilan et les comptes du fonds d'action. Le budget présenté pour 2017 a lui aussi été approuvé. L'Assemblée remercie le Comité directeur, le président et le bureau du travail fourni et lui donne décharge pour 2016.

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

L'Assemblée générale a confirmé sous les applaudissements la réélection pour trois ans de Marcel Guerry (Mercedes-Benz) comme vice-président.

François Launaz s'est mis à disposition pour une réélection comme président et a été confirmé sous les applaudissements pour une nouvelle période de 3 ans.

2^e partie

Après la partie statutaire de l'assemblée, les invités qui sont arrivés entre-temps sur place ont rejoint l'Assemblée générale et François Launaz leur a souhaité une cordiale bienvenue.

Le président a brièvement abordé les points les plus importants de l'année 2016.

A propos des chiffres: nous pouvons passer en revue une année réjouissante. La branche peut s'estimer satisfaite avec l'immatriculation de 317 000 nouvelles voitures. Nos pronostics de 305 000 véhicules ont largement été dépassés.

Espérons qu'il en soit de même cette année.

A propos de politique: l'initiative «Vache à lait» n'a malheureusement pas eu de chance auprès des citoyens. Mais elle a malgré tout été couronnée de succès. Elle a en effet contribué à ce que le nouveau Fonds routier FORTA donne satisfaction. La route dispose maintenant chaque année de près d'un milliards de francs de plus.

A propos de l'Association: il a remercié le Comité directeur, les membres et l'équipe d'auto-suisse de la confiance et la collaboration sensationnelle au cours des trois années passées. D'un commun effort, nous avons réussi à réaliser quelques améliorations.

A propos de l'avenir: notre travail nous confrontera à des gros défis et cela sur plusieurs plans. Pour préparer l'avenir, auto-suisse aura davantage besoin de l'administration que des partis politiques. Notre association y trouve de plus en plus de reconnaissance et y est mieux écoutée et il importe de continuer à soigner ces contacts.

Le président a remercié les participants de leur attention et a donné la parole au conférencier invité Dr Simone Amorosi, Deputy Director of TRACE, EPFL. Le titre de son exposé était le suivant: «**The future of the car in the light of electrification and automation**».

L'Assemblée générale s'est terminée par une visite guidée du monde de Galliker et a été suivie par un repas de midi au musée.

Assemblée générale extraordinaire du 17.10.2017 à l'hôtel de séminaires Bocken à Horgen

En vue des élections à venir lors de l'Assemblée générale annuelle, on a convoqué une assemblée générale extraordinaire.

Les personnes présentes d'auto-suisse ont élu à l'unanimité Marc Langenbrinck (Mercedes-Benz), pour succéder à Marcel Guerry, qui a été désigné au 1er octobre 2017 comme chef de Mercedes-Benz Italia S.p.A.

Après le départ de Marcel Guerry, un poste de vice-président était aussi vacant. Kurt Egloff (BMW) a été désigné à l'unanimité pour occuper ce poste.

Anita Burkhard

Secrétariat

En dehors des travaux administratifs, le secrétariat d'auto-suisse s'est acquitté en 2017 des activités suivantes:

- Sondages et enquêtes auprès des membres sur les thèmes suivants: estimations du marché 2017 et 2018, satisfaction des membres, prix moyens des voitures neuves, sondages pour fixer les dates des réunions des groupes de travail

- Organisation et mise en œuvre de trois soirées consacrées à l'automobile et aux transports

- Organisation + mise en œuvre du meeting des présidents des associations d'agents de marque du 26 octobre 2017 chez PILATUS

- Tournage d'une vidéo pour le Salon Transport.ch

- Organisation et mise en œuvre du souper traditionnel au Salon de l'automobile

- Monitoring des médias

- Publication de la Newsletter VISIBILITE

- Etablissement de différentes statistiques pour les membres et le public

- Elargissement de la statistique des immatriculations de voitures de tourisme neuves (Mofis) 4 fois par mois

- Etablissement de la statistique mensuelle des nouvelles immatriculations de véhicules utilitaires

- Etablissement et envoi de la statistique mensuelle VT et Mofis détaillée

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

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

- Traitement et mise à jour du calendrier de la presse sur le site Internet d'auto-suisse

- Délivrer des fiches d'entretien du système antipollution pour les véhicules provenant d'effets de déménagements et pur les importations directes

- Organisation et mise en œuvre de différentes séances avec le groupe de travail Conseil consultatif politique

- Organisation et mise en œuvre de l'Assemblée générale du 11 mai 2017

- Organisation et mise en œuvre de l'Assemblée générale extraordinaire du 17 octobre 2017

- Rédaction des procès-verbaux de l'Assemblée générale et des membres ainsi que de différentes séances du Comité directeur et des commissions

- Nouveau recensement des réseaux d'agents en Suisse en 2017

- Information des membres d'auto-suisse et de leurs différentes commissions internes au moyen d'environ 30 circulaires.

- auto-suisse a entretenu différents contacts avec les autorités et organisations sympathisantes:

- Différents échanges de correspondances et demandes, suggestions et renseignements à l'OFROU, OFEV, DDPS, Office fédéral de la statistique, DETEC/OFE et d'autres services officiels

- Collaboration dans le groupe de travail de l'OFE concernant l'Ordonnance sur le CO₂

- Occupation d'un siège dans le comité de direction de routesuisse

- Occupation d'un siège dans le Comité directeur, la Commission des infrastructures et la Commission rail/route, énergie et environnement

- Occupation d'un siège dans le Comité directeur d'économiesuisse

- Occupation d'un siège dans le Comité VSIG-Commerce Suisse

- Occupation d'un siège dans la vice-présidence du Conseil de fondation du Salon de l'automobile

- Occupation d'un siège dans le Comité Salon de l'automobile

- Occupation d'un siège dans le Comité des journalistes suisses de la presse motorisée

- Membre de l'Organisation internationale des constructeurs d'automobiles OICA

- Membre et occupation d'un siège dans la commission de l'Union suisse des arts et métiers USAM

- Encadrement de l'application de l'étiquette énergie

- Collaboration dans le groupe d'accompagnement de la solution par branche CFST pour l'artisanat de l'automobile et des deux-roues

Anita Burkhard, Manuela Leu

De l'activité des commissions et groupes de travail

Commission technique

Dans l'exercice 2017, la CT des importateurs de VT s'est réunie deux fois .

Les thèmes suivants ont été abordés en priorité dans l'année sous rapport:

- La CT s'est penchée également intensivement sur les prescriptions sur le CO₂ prévues dans le cadre de la stratégie énergétique 2050. Le renforcement de la valeur limite pour les voitures de tourisme ainsi que l'introduction d'une telle valeur pour les véhicules utilitaires légers ont de nouveau été abordés. On a discuté des différentes propositions qu'auto-suisse a soumises aux commissions politiques.

- Plusieurs motions ont été déposées auprès de l'OFROU concernant des interprétations de prescriptions.

- Les techniciens ont collaboré à l'élaboration de prises de position sur les modifications envoyées en consultation de différentes ordonnances dans le secteur du trafic routier.

- Les techniciens ont reçu les nouvelles instructions de la Confédération ainsi que les communications et mémentos techniques de l'Association des services des automobiles.

La CT des importateurs de véhicules utilitaires n'a pas tenu de séance dans l'exercice 2017.

Les techniciens VU ont également contribué à l'élaboration de la prise de position sur les modifications de différentes ordonnances envoyées en consultation dans le secteur du trafic routier.

- Les techniciens Vu ont été documentés avec les nouvelles instructions de la Confédération et les communications et mémentos techniques de l'Association des services des automobiles.

Rudolf Blessing

Commission RP

Les responsables RP des membres d'auto-suisse sont invités au moins une fois par an pour une réunion.

Lors de la réunion de 2017, on a abordé les thèmes suivants:

- Les prescriptions sur le CO₂ pour les nouvelles voitures de tourisme et camionnettes dès 2020

- Aperçu rétrospectif et perspectives du travail de communication d'Auto Suisse

- Les changements auxquels il faut s'attendre au niveau de la Loi sur la protection des données

Ensuite, l'équipe du Geneva International Motor Show (composée du directeur André Hefti et de la responsable RP Silvia Blattner) a présenté les développements du Salon de l'automobile de Genève.

Christoph Wolnik

Adhésions et représentations

Salon de l'auto à Genève (situation au 31 décembre 2017)

Fondation/Conseil de fondation

Launaz François, Vice-président
Rhombert Philipp (Groupe Emil Frey),
Vice-président
Guerry Marcel (Mercedes-Benz Italia S.p.A.)
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
Würth Fred

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

01.	Altrichter Stephan	Porsche Schweiz AG
02.	Artioli De Feo Serenella	FCA Switzerland SA
03.	Blattner Nicholas	Hyundai Suisse
04.	Bochicchio Donato	Audi
05.	Borge Stephanie	BMW (Schweiz) AG
06.	Burgat Laurent	Renault Suisse SA
07.	Burgener Andreas	auto-suisse
08.	Cecco Piergiorgio	Maserati (Suisse) SA
09.	Davino Maria Grazia	FCA Switzerland SA
10.	Diserens Cédric	PSA Peugeot Citroën Suisse
11.	de Haan Jérôme	Mazda (Suisse) SA
12.	Fratter Paul	Ford Motor Company (Switzerland) SA
13.	Frey Walter	Groupe Emil Frey
14.	Gaito Domenico	VOLVO Car Switzerland AG
15.	Hasselberg Lukas	Opel Suisse SA
16.	Hoch Bernd	MM Automobile Schweiz AG
17.	Howkins Karl	General Motors Suisse SA
18.	Hüsser Roland	Subaru Schweiz AG
19.	Meyer Claudia	Nissan Center Europe GmbH
20.	Muller Jean-Christoph	Honda (Suisse) SA
21.	Sahlmann Nicole	SsangYong Schweiz AG
22.	Schmid Peter	VW
23.	Stegmann Oliver	AMAG Automobil- und Motoren AG
24.	Vögeli Stephan	Jaguar Land Rover Schweiz AG
25.	Vacant	INFINITI EUROPE

Commission des exposants VT

Gubser Alfred	Président
Blattner Nicholas	Korean Motor Company, Hyundai Suisse
Blumenstein Peter	Toyota AG
Hoch Bernd	MM Automobile Schweiz AG
Kucsera Dominic	AMAG Automobil- und Motoren AG
Siegenthaler Martin	General Motors Suisse SA
Walker Matthias	Mazda (Suisse) SA

RAPPORT D'ACTIVITÉS

Union professionnelle suisse de l'automobile UPSA

Commission Assurance qualité conseillers de vente automobiles et conseillers du service après-vente

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/commission infrastructure
Andreas Burgener Commission rail/route

Schweizerische Studiengesellschaft für Motorbetriebsstoffe SSM

Rudolf Blessing Comité directeur/CT

Fonds de sécurité routière

Andreas Burgener Conseil d'experts

Autres adhésions

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

Participations

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

LE COMMENTAIRE DE NOTRE INVITÉ



Stephan Hauri
journaliste automobile
freelancer

L'un et l'autre et non pas l'un ou l'autre

Les spécialistes, mais aussi Monsieur et Madame Tout-le-monde, le savent parfaitement: la mobilité électrique viendra. Mais personne ne sait quand cela sera réellement le cas. Pour l'instant, les modèles proposés à un prix avantageux sont encore peu nombreux et ce n'est que lorsque l'offre sera plus étoffée que ce mode de propulsion pourra révolutionner le marché automobile. Les ventes de quelques Tesla ultrarapides et de deuxièmes ou troisièmes voitures à propulsion électrique ne permettent en définitive pas vraiment de réduire sensiblement les émissions de CO₂. Dans un premier temps, la question du coût est donc appelée à jouer un rôle déterminant pour le tournant énergétique dans le secteur automobile. Tant que le client pourra acheter à bas prix un véhicule conventionnel, il ne va guère opter pour un autre mode de propulsion. Pour les fabricants, il ne sera par ailleurs pas possible de continuer à vendre des voitures électriques qui ne couvrent pas les coûts.

À l'heure actuelle, il est étonnant de constater à quel point les pronostics, même ceux des spécialistes de la branche automobile, sont variables en ce qui concerne le proche avenir de l'automobile. Les uns prédisent un déclin rapide du moteur à combustion alors que les autres continuent à tabler sur ces machines qui garantissent depuis plus de cent ans notre mobilité, qui ont accompagné l'époque des «Trente Glorieuses» et qui sont devenues entre-temps des produits très sophistiqués et pensent qu'ils sont appelés à nous accompagner longtemps encore.

Tant que les accumulateurs d'électricité dans la voiture seront coûteux et seront par ailleurs trop lourds parce que pas dotés d'une densité électrique suffisante, il peut sembler éventuellement judicieux de combiner dans les systèmes hybrides les avantages des deux modes de propulsion. Le moteur électrique qui est une machine très compacte et techniquement relativement simple peut en effet parfaitement soutenir le moteur à combustion là où ce dernier présente des faiblesses, à savoir au démarrage et pour une exploitation demandant peu d'énergie. Avec le soutien des modules hybrides, les petits moteurs à combustion sont alors en mesure de fournir de bonnes performances de conduite pour des valeurs de consommation modérées et cela même dans les grands véhicules lourds.

Pour des raisons de coûts, c'est avant tout le moteur à essence qui a jusqu'ici été engagé dans les systèmes hybrides, mais comme l'a montré Mercedes sur deux nouveaux modèles lors du Salon de l'automobile de cette année, même le moteur diesel sur lequel le discrédit a été jeté dans un passé récent, va encore une fois retrouver son attrait en étant combiné avec un moteur électrique. Malheureusement le moteur à auto-allumage est devenu depuis peu un véritable bouc émissaire suite à différentes tricheries des fabricants d'automobiles au niveau des systèmes de purification des gaz d'échappement. Cela est très dommage, car on en aura encore besoin au cours des années à venir pour pouvoir respecter les prescriptions ambitieuses sur les émissions de CO₂. Avec un système de purification des gaz d'échappement optimisé, à injection d'urée, qui demandera certes un peu plus d'entretien, il sera possible de contrôler de manière très fiable tant les émissions de CO₂ que celles d'oxyde d'azote et de particules.

Le moteur Otto va assurément pouvoir perdurer encore un bon moment. D'une part, parce qu'il peut être exploité avec du gaz naturel, respectivement du biogaz, mais aussi avec des carburants synthétiques, sans dégager des émissions de CO₂ et de l'autre parce que les développeurs de moteurs ont entre-temps recourus aux moyens les plus sophistiqués pour continuer à augmenter le niveau de rendement. C'est pourquoi, après les dispositifs variables de distribution, les systèmes de double injection et l'injection d'eau, la compression variable sera elle aussi encore produite en série. Les optimisations au niveau de la combustion sont elles aussi proches de la fabrication en série. Avec l'allumage par compression d'un mélange homogène, Mazda rapproche par exemple encore davantage le moteur à essence du principe diesel et même l'allumage par précombustion fera sans doute encore parler de lui. Il devrait permettre de brûler rapidement et de manière efficiente un mélange extrêmement maigre. Pour l'instant, les soupapes, pistons et vilebrequins ont donc encore de l'avenir.

Stephan Hauri
journaliste automobile freelancer

CONCLUSION 2017



Andreas Burgener,
Directeur

Les plus de 24 000 heures passées dans des embouteillages rien que sur nos routes nationales (qui sont les seules à faire l'objet de mesures) doivent nous inciter à entrer résolument en action. Notre branche a pour mission de défendre la cause du moyen de transport le plus important de notre pays qui a fourni en 2016 plus de 74 % des personnes-kilomètres du trafic routier motorisé. Ajoutons à cela encore les 61 % du trafic de marchandises. Pourtant nous nous trouvons au quotidien coincés dans des embouteillages. Nos membres importent d'excellents produits dotés de concepts de propulsion très efficaces, mais leurs avantages techniques ne peuvent pas être exploités. Nous gaspillons au moins 30 % de l'énergie en pure perte dans la circulation pare-chocs contre pare-chocs. Dans ces conditions, on est en droit de se demander comment on pourra réaliser d'ici à 2040 l'objectif ratifié par la Suisse de 60 % d'économies de CO₂. Il nous faut rapidement un développement des infrastructures. La Suisse a besoin d'un réseau de transports prioritaire.

En dépit de cette constatation, nous vivons à une époque passionnante. Le nombre des possibilités de propulsion hautement efficaces n'a jamais été aussi élevé par le passé. La tension n'augmente pas seulement dans le réseau de bord qui est passé de 12 à 48 Volts, mais elle est aussi palpable en ce qui concerne notre mode de locomotion futur. Quelles structures de propriété ou comportements d'utilisation vont prévaloir à l'avenir chez nos clients? Les nouvelles possibilités de mise en réseau, de numérisation et d'automatisation nous vaudront assurément de nouvelles libertés. Mais c'est comme dans une pizzeria. Nous vivons dans une société multi-options. Ai-je choisi la bonne pizza ou le voisin de table a-t-il fait un meilleur choix? Décider, c'est exclure les autres options. Quel concept de propulsion va finalement s'imposer? L'invention de Rudolf Diesel et de Nicolaus Otto va-t-elle perdurer au-delà de cent ans? Nous allons sans doute conserver longtemps encore ces deux systèmes de combustion qui font justement l'objet d'une révision à l'heure actuelle et sont même regroupés chez un constructeur en une synthèse. Qui va gagner la course? Dans quel secteur d'engagement? Sur quelles distances? Quelles modifications structurelles cela va-t-il déclencher? A quoi ressemblera notre commerce de demain?

Ce sont là des questions passionnantes. Mais les conditions-cadres dictées pour la route par

les milieux politiques et l'administration sont encore plus intéressantes, voire dangereuses parfois. Les citoyens ont adopté en votation populaire la stratégie énergétique 2050, notre branche a accepté cette décision, mais a été peu après torpillée par les verts libéraux. Nous nous battons pour avoir des conditions-cadres économiques identiques à celles de l'UE et non pas plus rigoureuses, nous souhaitons une économie prospère avec un environnement intact. Mais pour cela, il n'est point besoin de jouer les élèves modèles, mais il faut mettre en application ce qui est techniquement faisable et non pas les vœux pieux des milieux verts et de la gauche.

Pour atteindre cet objectif, nous nous sommes dotés dans l'année sous rapport d'une nouvelle structure. Notre commission stratégique est composée du président, du directeur, du responsable RP et d'un soutien externe. Notre Conseil consultatif politique, composé du président et de neuf parlementaires femmes et hommes de différents partis politiques, est lui aussi nouveau. Dans ce Conseil consultatif, nous nous réunissons pendant les quatre sessions pour échanger nos idées sur les interfaces politiques et économiques. Avec ce groupe nous élaborons de nouvelles idées et motions pour permettre à la mobilité individuelle de bénéficier d'un contexte favorable. auto-suisse et ses membres souhaitent pouvoir se «déplacer», c'est là le but le plus élémentaire de notre association. L'être humain n'a-t-il pas inventé la roue pour bouger et non pas pour se trouver immobilisé dans un embouteillage? De concert avec nos partenaires, l'équipe d'auto suisse souhaite faire progresser la société suisse en continuant à tourner la roue du temps.

Andreas Burgener

STATISTIQUES

Immatriculations de voitures de tourisme neuves (CH + PL) 2017	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 2005	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 2007–2017	auto-suisse
Effectifs des véhicules utilitaires selon l'OFS dès 1980	OFS
Développement du parc des véhicules routiers 2012–2017	ASTRA/MOFIS

STATISTIQUES

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

janvier - décembre 2017

Date limite: 31. décembre 2017 rb

Marques	Part du marché [%]			Part du marché [%]			Part du marché [%]		
	déc 17	déc 16	+/- %	déc 17	déc 16	+/- %	cum. 17	cum. 16	+/- %
Alfa Romeo	0.7	0.6	0.0	224	224	0.0	1.0	0.5	117.9
Aston Martin	0.0	0.0	-12.5	14	16	-12.5	0.1	0.0	70.9
Audi	9.3	7.2	14.1	2'898	2'540	14.1	6.6	6.2	5.3
BMW	10.1	7.8	14.1	3'148	2'759	14.1	7.9	7.8	0.6
BMW Alpina	0.0	0.0	0.0	10	10	0.0	0.0	0.0	-29.2
Chevrolet	0.1	0.1	-42.4	19	33	-42.4	0.1	0.1	43.0
Citroën	2.0	2.6	-32.6	613	910	-32.6	2.3	2.4	-7.7
Dacia	2.4	2.3	-10.4	737	823	-10.4	2.7	2.3	15.3
DS	0.1	0.5	-84.7	29	190	-84.7	0.2	0.4	-51.2
Fiat	2.4	2.6	-17.2	760	918	-17.2	3.3	2.8	18.2
Ford	4.5	3.8	5.9	1'409	1'331	5.9	4.4	4.1	6.1
Honda	0.9	1.2	-30.9	284	411	-30.9	1.3	1.5	-16.8
Hyundai	3.0	2.1	24.5	919	738	24.5	2.7	2.9	-5.3
Infiniti	0.1	0.1	-13.0	20	23	-13.0	0.1	0.2	-53.8
Jaguar	0.4	0.8	-61.6	111	289	-61.6	0.4	0.6	-27.7
Jeep	1.1	1.1	-9.0	356	391	-9.0	1.1	1.0	5.7
Kia	1.2	2.0	-46.8	379	712	-46.8	1.2	1.7	-30.0
Lancia	0.0	0.0	-100.0	0	1	-100.0	0.0	0.0	-95.2
Land-Rover	1.1	1.2	-24.9	331	441	-24.9	1.1	1.2	-10.0
Lexus	0.4	0.2	60.8	127	79	60.8	0.2	0.3	-20.0
Maserati	0.2	0.3	-23.7	71	93	-23.7	0.3	0.2	17.1
Mazda	1.6	3.9	-62.9	506	1'364	-62.9	2.5	3.2	-22.6
Mercedes	7.6	6.0	11.1	2'357	2'122	11.1	8.3	7.5	9.4
MINI	1.8	1.2	29.2	548	424	29.2	1.8	1.7	8.0
Mitsubishi	1.0	1.0	-16.5	308	369	-16.5	1.0	1.2	-20.6
Nissan	1.5	1.3	0.8	476	472	0.8	2.0	1.9	5.7
Opel	4.0	4.2	-16.5	1'248	1'495	-16.5	4.5	4.2	6.5
Peugeot	2.8	2.8	-13.2	867	999	-13.2	3.3	3.3	-1.7
Porsche	1.0	0.9	-1.6	315	320	-1.6	1.3	1.3	-6.5
Renault	4.3	5.1	-24.8	1'344	1'787	-24.8	4.4	4.5	-3.0
Seat	3.6	3.4	-7.5	1'118	1'209	-7.5	3.8	3.2	18.9
Skoda	6.6	6.0	-3.3	2'051	2'121	-3.3	6.6	6.6	-2.3
Smart	0.5	0.5	-6.0	158	168	-6.0	0.7	0.9	-16.0
Ssangyong	0.3	0.2	25.4	84	67	25.4	0.3	0.3	-16.7
Subaru	1.5	1.2	8.7	473	435	8.7	1.6	1.7	-8.0
Suzuki	1.8	2.2	-27.4	561	773	-27.4	2.6	2.4	7.7
Toyota	2.1	2.7	-32.5	649	961	-32.5	3.3	3.3	-0.8
Volkswagen	13.1	17.3	-33.5	4'070	6'124	-33.5	11.5	13.3	-14.6
Volvo	3.6	2.2	40.4	1'105	787	40.4	2.4	2.2	5.1
Marques diverses	1.2	1.1	-5.3	375	396	-5.3	1.1	1.0	13.4
TOTAL	100.0	100.0	-12.0	31'072	35'325	-12.0	100.0	100.0	-1.0
Dont 4 x 4	53.2	44.7	4.7	16'534	15'785	4.7	47.5	44.2	6.3
Dont DIESEL	35.9	38.2	-17.4	11'152	13'495	-17.4	36.0	39.2	-9.1
Hybride (essence)	3.8	2.7	21.6	1'175	966	21.6	3.7	3.1	16.9
Hybride (diesel)	0.1	0.1	-2.8	35	36	-2.8	0.1	0.2	-55.9
Electrique	1.8	1.5	1.5	546	538	1.5	1.5	1.0	44.9
Electrique (range ext.)	0.0	0.1	-51.6	15	31	-51.6	0.1	0.1	-21.2
GNC	0.3	0.3	-11.3	86	97	-11.3	0.2	0.3	-18.8
Hydrogène / élect.	0.0	0.0	-80.0	1	0	-80.0	0.0	0.0	-80.0
Dont propulsion alternative	6.0	4.7	11.4	1'858	1'668	11.4	5.6	4.7	17.0

Source: auto-suisse / OFROU/MOFIS 3.01.18

STATISTIQUES

Immatriculations des véhicules de transport de passagers															
janvier à décembre 2017															
Marques	V. d'habitation		Minibus		Autocar		Autobus		Autres		Part du marché		Total		
	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	+/- %
	CITROEN	103	117							4	5	2.1	2.6	107	122
DACIA											0.0	0.0	0	0	
DAF									2		0.0	0.0	0	2	-100.0
DFSK											0.0	0.0	0	0	
FIAT	1'838	1'616							8	15	36.5	35.1	1'846	1'631	13.2
FORD	68	58	23	7	8	5			3	1	2.0	1.5	102	71	43.7
HYUNDAI											0.0	0.0	0	0	
IVECO	33	54			20	18	21	32	9	10	1.6	2.5	83	114	-27.2
LAND-ROVER		2									0.0	0.0	0	2	-100.0
MAN		3			15	6	113	104	1	1	2.6	2.5	129	114	13.2
MERCEDES	278	369	74	80	80	75	247	217	46	99	14.3	18.1	725	840	-13.7
MITSUBISHI											0.0	0.0	0	0	
FUSO											0.0	0.0	0	0	
NISSAN	1	2		3					6		0.1	0.1	7	5	40.0
OPEL			7	17	2	4			13	28	0.4	1.1	22	49	-55.1
PEUGEOT	36	3							1	3	0.7	0.1	37	6	516.7
PIAGGIO									2		0.0	0.0	2	0	
RENAULT	9	24	34	39	26	28			14	8	1.6	2.1	83	99	-16.2
SCANIA		1			1	10	6		1		0.2	0.2	10	9	11.1
SKODA									6	8	0.1	0.2	6	8	-25.0
SSANGYONG									1		0.0	0.0	0	1	-100.0
TOYOTA	1		1	5					1		0.0	0.1	2	6	-66.7
VOLVO					7	9	51	46	4	3	1.2	1.2	62	58	6.9
VW	1'423	1'102	4	24		16			48	39	29.2	25.4	1'475	1'181	24.9
DIVERSES	227	196	3	2	72	94	40	38	13	3	7.0	7.2	355	333	6.6
Total global	4'017	3'547	146	177	230	256	482	443	178	228	100.0	100.0	5'053	4'651	8.6

Source: auto-suisse / OFROU/MOFIS 5.1.18

STATISTIQUES

Immatriculations des véhicules de transport de marchandises légers													
janvier à décembre 2017													
Marques	Véhicule de transport de marchandises légers < 3,5 t								Part du marché		Total		
	< 2.25 t		PT 2.25 < 2.6 t		PT 2.6 < 3.45 t		PT 3.45 < 3.5 t		2017	2016	Total par marque		+/- %
	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	
CITROEN	656	601	26	5	914	852	296	291	6.0	5.9	1'892	1'749	8.2
DACIA	482	426							1.5	1.4	482	426	13.1
DAF									0.0	0.0	0	0	
DFSK	164	196							0.5	0.7	164	196	-16.3
FIAT	433	343	151	148	866	711	672	664	6.7	6.3	2'122	1'866	13.7
FORD	752	679	474	555	2'514	2'080	640	612	13.8	13.2	4'380	3'926	11.6
HYUNDAI					29	34	123	115	0.5	0.5	152	149	2.0
IVECO				1	3	11	1'899	1'728	6.0	5.8	1'902	1'740	9.3
LAND-ROVER			6	142	7	147		6	0.0	1.0	13	295	-95.6
MAN					1		56		0.2	0.0	57	0	
MERCEDES	158	167	1	4	1'411	993	1'771	1'834	10.5	10.0	3'341	2'998	11.4
MINI					284	258			0.9	0.9	284	258	10.1
FUSO							141	144	0.4	0.5	141	144	-2.1
NISSAN	300	260	30	23	867	729	486	569	5.3	5.3	1'683	1'581	6.5
OPEL	325	298	164	186	1'223	1'142	455	424	6.8	6.9	2'167	2'050	5.7
PEUGEOT	359	349	1	2	628	593	317	335	4.1	4.3	1'305	1'279	2.0
PIAGGIO	83	104							0.3	0.3	83	104	-20.2
RENAULT	777	961	24	22	1'634	1'577	1'385	1'295	12.1	12.9	3'820	3'855	-0.9
SCANIA									0.0	0.0	0	0	
SKODA	35	3							0.1	0.0	35	3	1'066.7
SSANGYONG					14	8			0.0	0.0	14	8	75.0
TOYOTA			2	1	998	717	95	38	3.5	2.5	1'095	756	44.8
VOLVO									0.0	0.0	0	0	
VW	767	926	936	1'044	2'991	2'768	1'153	1'007	18.5	19.3	5'847	5'745	1.8
DIVERSES	40	17	2		297	321	365	371	2.2	2.4	704	709	-0.7
Total global	5'331	5'330	1'817	2'133	14'681	12'941	9'854	9'433	100.0	100.0	31'683	29'837	6.2

Source: auto-suisse / OFROU/MOFIS 5.1.18

STATISTIQUES

Immatriculation des véhicules de transport de marchandises lourds																			
janvier à décembre 2017																			
Marken	Schwere Sachentransportfahrzeuge > 3,5 t														Total				
	GG > 3.5<8 t		GG 8<16 t		GG 16<18 t		GG =18 t		GG >18 - 26 t		GG> 26 - 32 t		GG über 32 t		Marktanteil [%]		Markentotal SNF		
	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	+/- %
CITROEN															0.0	0.0	0	0	
DACIA															0.0	0.0	0	0	
DAF	1	3	18	29	14	6	183	125	52	25	12	11	5	2	6.2	4.9	285	201	41.8
DFSK															0.0	0.0	0	0	
FIAT	2	2													0.0	0.0	2	2	0.0
FORD	2														0.0	0.0	2	0	
HYUNDAI															0.0	0.0	0	0	
IVECO	147	131	81	58	11	11	132	92	49	40	38	27	5	7	10.1	9.0	463	366	26.5
LAND-ROVER															0.0	0.0	0	0	
MAN	5	6	54	54	9	13	239	154	141	148	90	109	93	78	13.8	13.8	631	562	12.3
MERCEDES	40	48	129	148	35	88	367	316	173	202	148	131	74	54	21.1	24.2	966	987	-2.1
MITSUBISHI															0.0	0.0	0	0	
FUSO	20	34	8	10											0.6	1.1	28	44	-36.4
NISSAN	2	2													0.0	0.0	2	2	0.0
OPEL		9													0.0	0.2	0	9	-100.0
PEUGEOT		1													0.0	0.0	0	1	-100.0
PIAGGIO															0.0	0.0	0	0	
RENAULT	6	19	30	45	18	29	219	156	78	63	37	43	50	32	9.6	9.5	438	387	13.2
SCANIA			2	2	18	9	334	263	194	193	125	120	123	137	17.4	17.8	796	724	9.9
SKODA															0.0	0.0	0	0	
SSANGYONG															0.0	0.0	0	0	
TOYOTA	3	5													0.1	0.1	3	5	-40.0
VOLVO			39	12	19	26	389	289	229	164	73	64	67	48	17.8	14.8	816	603	35.3
VW	4	6													0.1	0.1	4	6	-33.3
DIVERSES	85	114	61	58		1			1	1	3	2		1	3.3	4.3	150	177	-15.3
Gesamttotal	317	380	422	416	124	183	1'863	1'395	917	836	526	507	417	359	100.0	100.0	4'586	4'076	12.5

Source: auto-suisse / OFROU/MOFIS 5.1.18

STATISTIQUES

Neuimmatriculationen Nouvelles immatriculations Personenwagen / Voitures de Tourisme													2005 bis 2017 2005 à 2017	
													Bern, 8. Februar 2018 RB/UM	
Marken	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	
Audi	13'654	14'545	15'988	16'964	16'793	16'910	18'502	22'083	21'254	20'949	22'225	19'582	20'618	
Porsche	1'713	1'773	2'159	1'666	1'320	1'843	2'178	2'310	2'518	3'105	4'305	4'260	3'965	
Volkswagen	27'260	30'001	30'937	32'183	29'487	33'839	40'594	44'258	40'925	40'146	42'212	42'142	35'975	
BMW	13'248	14'039	16'852	16'134	14'288	16'061	17'532	18'947	20'303	21'057	24'039	24'708	24'865	
Mini	3'079	2'761	3'520	3'917	3'647	3'791	4'581	4'593	4'726	4'463	4'861	5'267	5'689	
BMW Alpina	18	22	17	84	36	18	32	21	61	87	64	72	51	
Ford	12'329	12'335	12'169	14'768	14'535	15'967	18'400	18'179	14'840	12'949	13'704	13'083	13'884	
Mercedes	13'142	13'650	13'441	13'919	11'706	12'198	14'037	16'638	16'737	18'384	22'884	23'842	26'081	
Smart	3'120	2'379	2'537	2'670	2'342	2'264	2'148	1'888	1'708	1'681	3'409	2'770	2'327	
Opel	18'992	19'462	20'500	18'670	14'091	16'305	15'978	15'307	14'192	13'384	13'769	13'186	14'042	
TOTAL Deutschland	106'555	110'967	118'120	120'925	108'245	119'196	133'982	144'224	137'264	136'265	151'472	148'892	147'497	
Citroën	11'269	10'357	10'604	9'888	11'458	13'232	12'984	11'678	11'024	11'268	11'517	7'678	7'088	
DS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1'393	680	
Peugeot	13'537	13'330	14'562	13'708	11'806	15'019	15'186	12'298	11'785	11'423	12'587	10'386	10'713	
Renault	15'586	15'054	14'726	14'800	15'052	17'046	18'123	17'084	13'508	11'747	14'831	14'301	13'873	
TOTAL Frankreich	40'392	38'741	39'442	38'176	38'316	45'297	46'493	41'060	36'317	34'438	38'925	33'758	31'954	
Alfa Romeo	3'365	4'518	4'487	3'618	3'136	3'901	4'106	2'818	1'989	2'104	1'249	1'509	3'288	
Ferrari	287	276	266	312	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Fiat	7'909	9'117	11'165	14'122	11'424	11'108	9'849	10'261	9'725	9'029	9'025	8'757	10'352	
Lancia	1'003	857	861	841	1'102	836	834	1'092	885	795	127	84	4	
Maserati	261	210	316	343	239	204	183	161	190	731	705	783	917	
TOTAL Italien	12'845	15'178	16'895	19'236	15'901	16'049	14'972	14'332	12'789	12'659	11'106	11'133	14'561	
Daihatsu	1'485	2'231	2'972	2'749	2'291	2'031	1'328	869	-	-	-	-	-	
Honda	8'599	8'338	9'054	8'014	8'289	7'968	5'851	5'540	5'595	4'501	3'345	4'773	3'972	
Mazda	6'081	6'650	6'929	8'989	8'207	7'882	7'387	7'152	7'591	7'591	9'989	10'172	7'878	
Mitsubishi	4'470	3'922	4'462	3'888	3'785	4'660	5'580	4'611	4'481	3'565	4'042	3'873	3'077	
Nissan	7'301	7'198	6'625	6'525	5'921	7'902	9'486	9'063	7'508	7'166	7'968	6'038	6'381	
Subaru	9'108	9'449	8'985	8'633	8'408	8'376	7'283	8'483	7'563	6'277	6'011	5'419	4'987	
Suzuki	3'273	3'212	6'303	6'699	6'777	7'391	8'240	7'702	8'364	8'515	8'351	7'646	8'231	
Toyota	16'848	17'023	17'153	15'224	13'955	13'735	13'335	13'038	12'644	11'275	9'881	10'386	10'307	
Lenox	706	1'381	1'221	1'114	971	898	1'025	1'022	658	853	943	861	689	
TOTAL Japan	57'871	61'404	63'704	61'645	58'604	59'943	59'495	57'480	54'406	49'743	50'530	49'168	45'522	
Saab	1'750	2'181	2'202	1'891	714	628	299	-	-	-	-	-	-	
Volvo	6'796	6'526	7'583	7'281	7'128	6'973	8'478	8'059	7'710	6'867	7'251	7'130	7'497	
TOTAL Schweden	8'546	8'707	9'785	9'172	7'842	7'601	8'777	8'059	7'710	6'867	7'251	7'130	7'497	
Aston Martin	134	213	248	267	191	211	244	224	224	156	127	127	237	
Jaguar/Daimler	853	796	800	981	734	612	461	511	890	622	980	1'791	1'295	
Lotus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Land Rover	1'403	1'456	2'122	1'694	1'233	1'488	1'803	3'789	3'454	3'490	3'808	3'941	3'540	
Austin/Rover/MG	274	11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Rolls-Royce/Bentley	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
TOTAL England	2'664	2'476	3'170	2'942	2'158	2'311	2'908	4'524	4'568	4'268	4'915	5'859	5'058	
Ford US	1)	1)	1)	1)	1)	1)	1)	1)	1)	1)	1)	1)	1)	
GM US	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Cadillac US	313	-	-	334	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Chevrolet US	258	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Chrysler/Jeep US	2'604	3'244	3'368	3'409	2'352	2'447	2'128	3'088	2'312	3'274	3'705	3'269	3'456	
TOTAL USA	3'175	3'244	3'368	3'743	2'352	2'447	2'128	3'088	2'312	3'274	3'705	3'269	3'456	
Chevrolet ROK	2'654	3'028	3'775	2'939	2'158	2'957	3'435	3'997	4'266	2'072	273	249	356	
Hyundai ROK	6'917	6'179	4'681	5'795	5'761	6'249	9'976	11'456	10'241	11'001	9'937	9'076	8'598	
Kia ROK	5'269	4'038	4'083	3'383	2'890	3'322	3'876	4'677	3'981	4'886	5'039	5'481	3'835	
Ssangyong ROK	-	-	-	-	-	-	-	-	462	569	806	968	806	
TOTAL Korea	14'840	13'245	12'539	12'117	10'809	12'528	17'287	20'130	18'950	18'528	16'955	15'774	13'595	
Puch A	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Skoda CZ	5'858	7'889	8'990	11'134	11'611	14'388	17'470	19'132	17'939	19'517	20'972	21'060	20'582	
Seat E	5'258	5'532	6'128	6'632	6'378	7'788	8'314	8'934	9'159	9'378	10'451	10'136	12'053	
Dacia RO	-	404	910	1'628	2'177	4'966	5'823	5'309	5'171	4'784	5'396	7'422	8'555	
Diverse Marken	1'422	2'134	1'623	1'175	1'625	1'725	1'709	1'867	1'300	2'221	3'005	3'717	3'798	
GESAMT-TOTAL	259'426	269'017	284'674	288'525	266'018	294'239	318'958	328'139	307'885	301'942	323'783	317'318	314'028	
davon / dont 4 x 4	56'226	67'153	74'068	71'958	69'116	81'954	91'399	109'774	110'820	116'186	130'793	140'410	149'281	
davon / dont DIESEL	72'831	80'726	92'566	93'459	78'290	89'467	105'056	121'429	114'144	111'853	125'892	124'399	113'118	

Quelle: auto-schweiz / ASTRA DB/MDFS¹⁾ 1) in Ford D enthalten

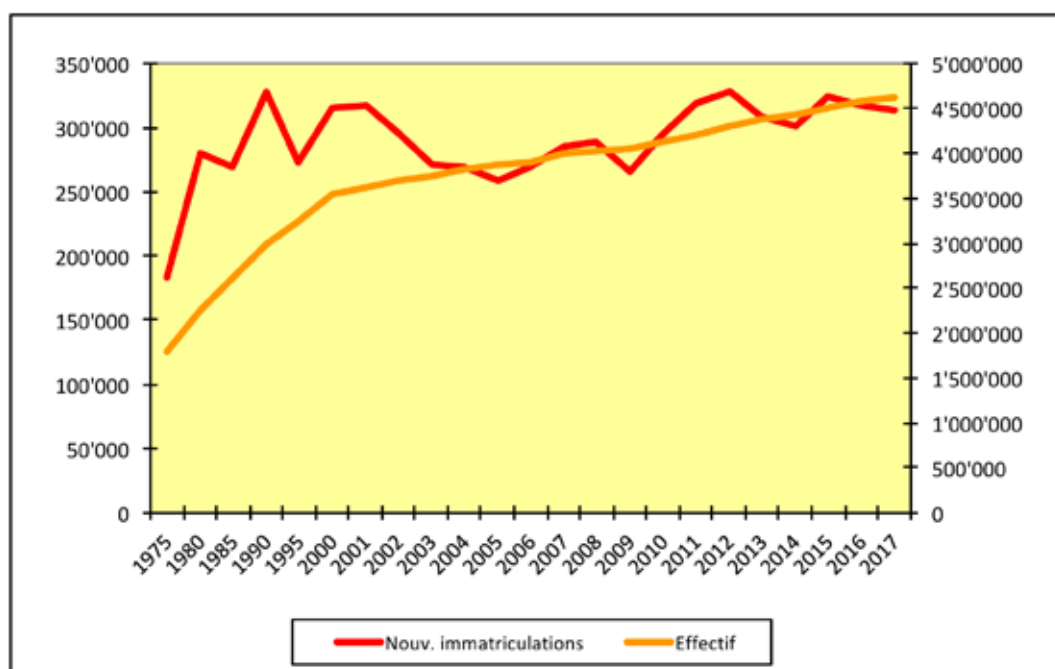
STATISTIQUES

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
2016	317'318	-6'465	-2.0	4'571'994	68'129	1.5
2017	314'028	-3'290	-1.0	4'620'630	48'636	1.1

auto-suisse, dès 1993 MOFIS

OFS, dès 2007 auto-suisse



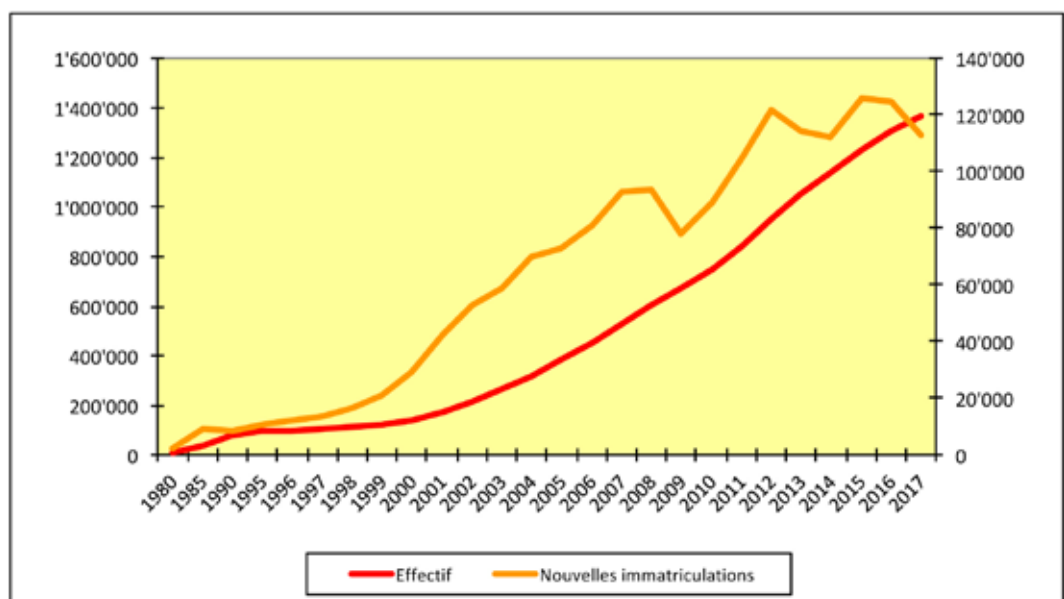
STATISTIQUES

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	
2016	4'571'994	1'309'383	28.6	317'318	124'399	39.2	
2017	4'621'237	1'366'651	29.6	314'028	113'118	36.0	

BFS, dès 2007 auto-suisse

BFS, dès 1988 auto-suisse



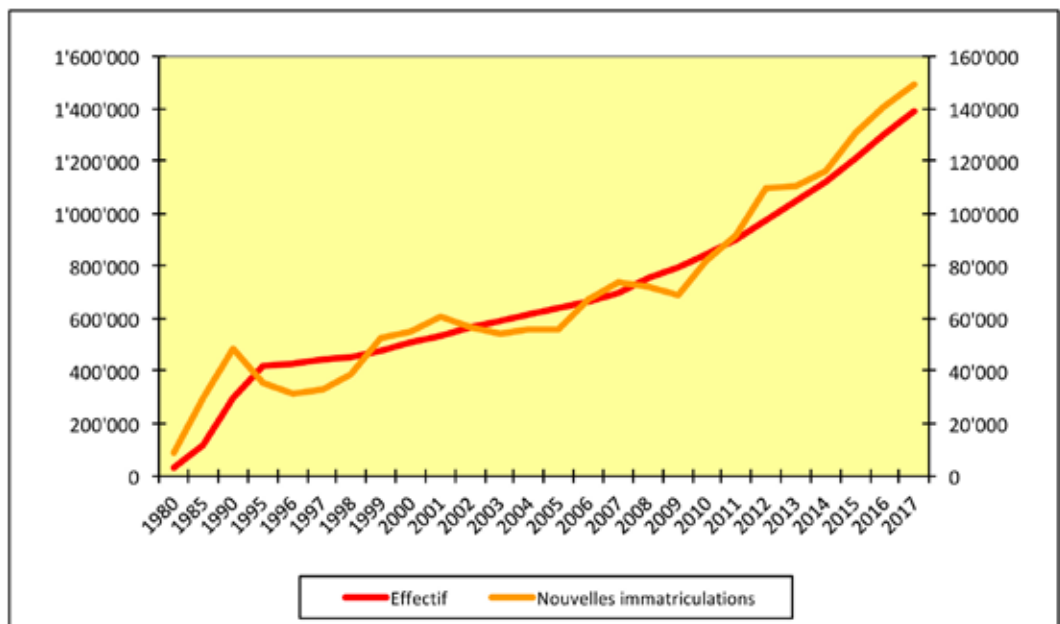
STATISTIQUES

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	
2016	4'571'994	1'301'241	28.5	317'318	140'410	44.2	
2017	4'621'237	1'390'881	30.1	314'028	149'281	47.5	

BFS, dès 2007 auto-suisse

BFS, dès 1988 auto-suisse



STATISTIQUES

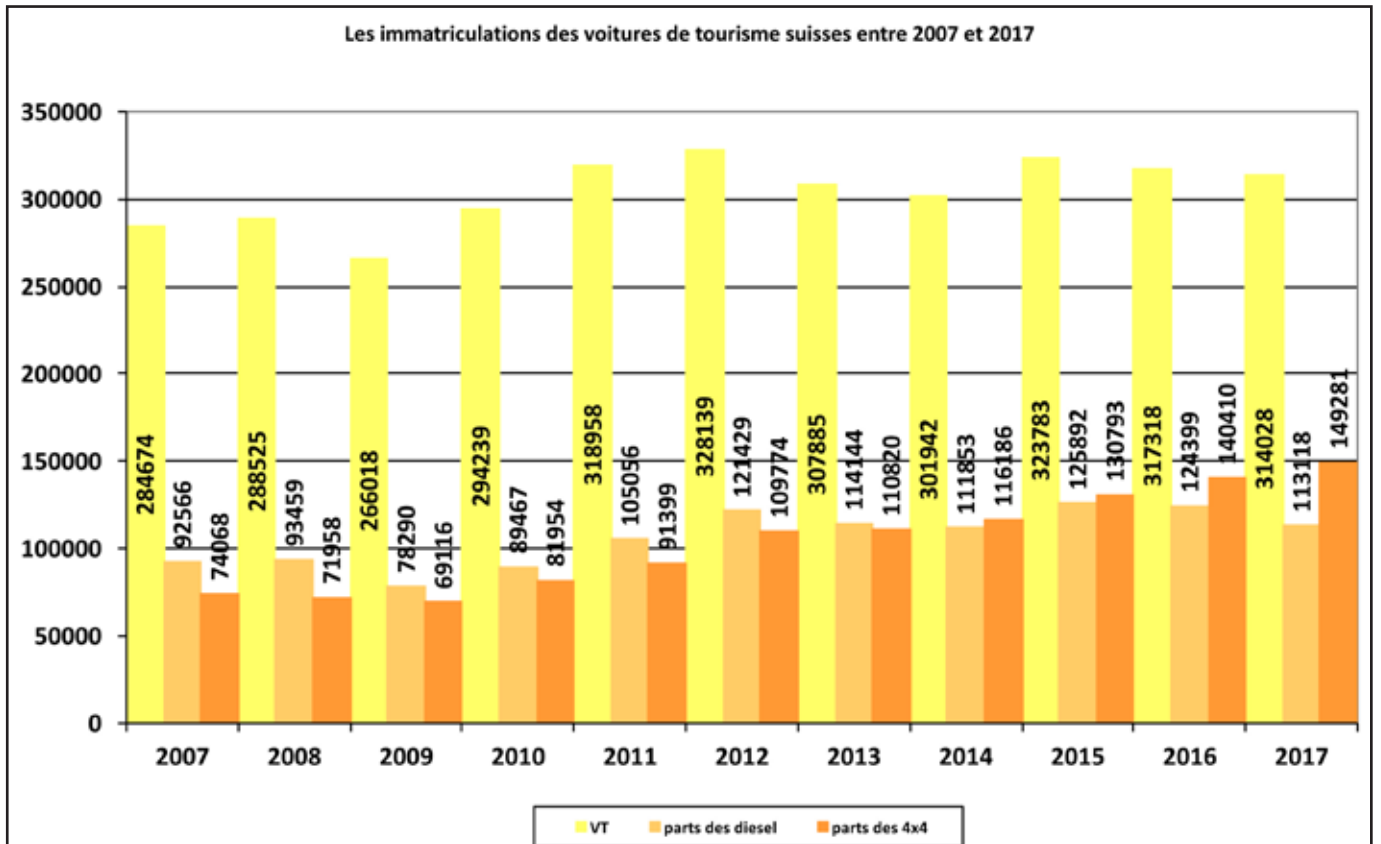
Comparaison mensuelle des immatriculations de VT

Source: OFROU/MOFIS

auto-suisse, 31 janvier 2018

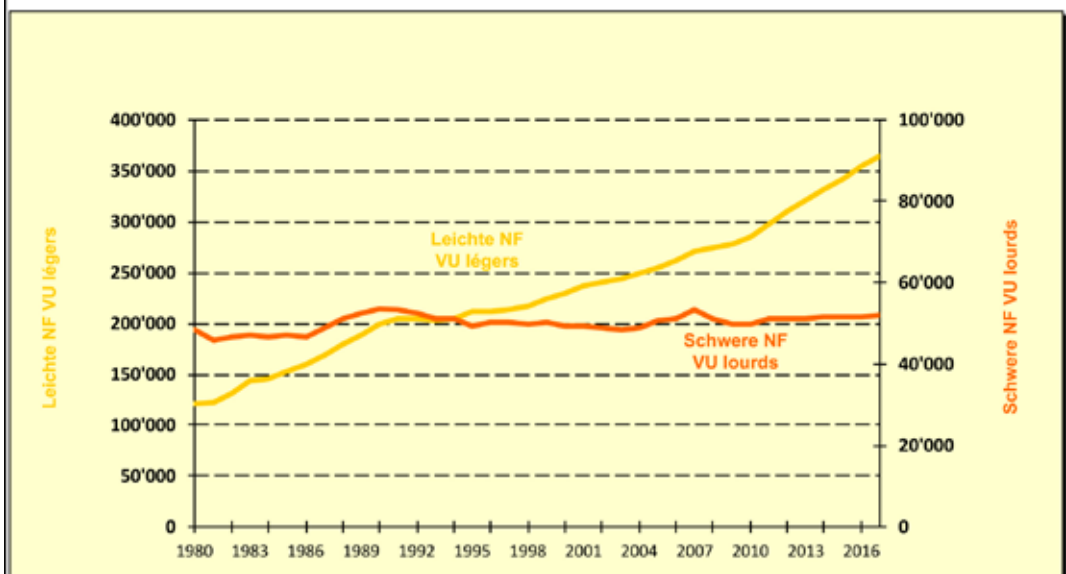
Année	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin
	Mois / Cumul.	Mois / Cumul.	Mois / Cumul.	Mois / Cumul.	Mois / Cumul.	Mois / Cumul.
2017	19'451	22'809 / 42'260	30'509 / 72'769	25'815 / 98'584	28'411 / 126'995	31'923 / 158'918
2016	20'205	22'653 / 42'858	29'099 / 71'957	28'698 / 100'655	26'123 / 126'778	31'259 / 158'037
2015	18'400	22'388 / 40'788	31'487 / 72'275	28'982 / 101'257	27'422 / 128'679	33'119 / 161'798
2014	20'214	21'931 / 42'145	26'250 / 68'395	27'804 / 96'199	25'787 / 121'986	27'919 / 149'905
2013	21'022	22'175 / 43'197	28'554 / 71'751	28'397 / 100'148	27'252 / 127'400	28'905 / 156'305
2012	23'386	23'255 / 46'641	32'489 / 79'130	28'834 / 107'964	29'441 / 137'405	39'905 / 177'310
2011	20'329	22'417 / 42'746	30'107 / 72'853	27'586 / 100'439	29'949 / 130'388	28'086 / 158'474
2010	18'738	18'520 / 37'258	28'354 / 65'612	25'657 / 91'269	24'771 / 116'040	31'549 / 147'589
2009	17'705	17'527 / 35'232	23'678 / 58'910	24'968 / 83'878	22'993 / 106'871	26'849 / 133'720
2008	21'459	21'539 / 42'998	23'493 / 66'491	28'654 / 95'145	27'145 / 122'290	29'471 / 151'761
2007	17'553	19'079 / 36'632	25'892 / 62'524	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

Année	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre
	Mois / Cumul.	Mois / Cumul.	Mois / Cumul.	Mois / Cumul.	Mois / Cumul.	Mois / Cumul.
2017	24'885 / 183'803	23'160 / 206'963	24'520 / 231'483	24'724 / 256'207	26'749 / 282'956	31'072 / 314'028
2016	26'074 / 184'111	21'927 / 206'038	26'145 / 232'183	23'396 / 255'579	26'414 / 281'993	35'325 / 317'318
2015	30'228 / 192'026	23'431 / 215'457	24'137 / 239'594	25'236 / 264'829	26'312 / 291'141	32'642 / 323'783
2014	27'570 / 177'475	19'783 / 197'258	21'878 / 219'136	26'277 / 245'413	23'672 / 269'085	33'857 / 301'942
2013	26'333 / 182'638	20'996 / 203'634	22'632 / 226'266	26'626 / 252'892	24'882 / 277'774	30'111 / 307'885
2012	24'998 / 202'308	22'052 / 224'360	21'166 / 245'526	26'555 / 272'081	26'950 / 299'031	29'108 / 328'139
2011	25'822 / 184'296	21'963 / 206'259	26'479 / 232'738	26'987 / 259'725	28'750 / 288'475	30'483 / 318'958
2010	25'528 / 174'033	20'128 / 194'161	22'328 / 216'489	24'133 / 240'622	25'238 / 265'860	28'379 / 294'239
2009	24'057 / 157'777	17'995 / 175'772	21'211 / 196'983	22'840 / 219'823	22'061 / 241'884	24'134 / 266'018
2008	26'439 / 178'200	19'133 / 197'333	21'789 / 219'122	24'426 / 243'548	20'892 / 264'440	24'085 / 288'525
2007	25'238 / 170'338	21'180 / 191'518	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



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

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



© auto-schweiz/auto-suisse /RB 2.2017

STATISTIQUES

Développement du parc des véhicules routiers 2012 - 2017

Suisse et Principauté du Liechtenstein

Genre de véhicule		2012	2013	2014	2015	2016	2017
(code)	Genre de véhicule						
1	Voiture de tourisme	4'299'615	4'366'426	4'429'885	4'503'339	4'571'402	4'620'630
2	Voiture de tourisme lourde	421	469	490	526	592	607
10	Automobile légère	40'185	42'804	45'292	48'550	52'388	56'527
11	Automobile lourde	4'671	4'845	4'789	4'996	5'277	5'502
20	Autocar	6'636	6'679	6'771	6'906	7'006	7'135
21	Minibus	8'827	8'088	7'499	7'261	7'004	6'715
22	Bus à plate-forme pivotante	1'329	1'370	1'443	1'517	1'592	1'642
30	Voiture de livraison	313'529	323'227	333'796	344'845	357'448	369'299
35	Camion	48'701	48'499	49'029	48'390	48'447	48'459
36	Véhicule articulé léger	12	8	7	8	6	7
37	Véhicule articulé lourd	84	85	90	87	81	74
38	Tracteur à sellette	11'550	11'366	11'483	11'599	11'608	11'852
42	Tracteur	2'530	2'887	3'248	3'561	3'938	4'309
43	Tracteur agricole	135'902	137'169	138'064	139'340	140'540	141'379
50	Machine de travail	15'257	15'414	15'556	15'667	15'822	15'874
51	Chariot de travail	28'298	29'078	29'568	29'977	30'711	31'319
52	Chariot de travail agricole	7'558	7'931	8'324	8'690	9'079	9'507
60	Motocycle	618'716	630'689	643'894	657'512	669'928	680'825
61	Motocycle léger	43'673	38'543	33'791	28'913	25'454	22'918
62	Motocycle-tricar	712	687	643	616	604	590
63	Motocycle-side-car	2'996	3'030	3'094	3'106	3'067	3'096
64	Motocycle léger tricar	2'173	3'672	4'761	5'889	6'446	6'692
65	Quadricycle léger à moteur	204	193	188	164	162	158
66	Quadricycle à moteur	12'922	13'498	14'221	14'985	15'727	16'377
67	Tricycle à moteur	2'156	2'288	2'568	2'863	3'206	3'501
68	Luge à moteur	1'340	1'308	1'269	1'231	1'169	1'095
80	Chariot à moteur	19'335	19'889	20'378	20'912	21'289	21'668
81	Chariot à moteur agricole	36'830	36'378	35'976	35'472	35'020	34'581
82	Monoaxe	239	234	232	238	255	260
83	Monoaxe agricole	9'128	8'948	8'814	8'678	8'563	8'437
84	Véhicule agricole combiné	25	26	29	31	31	34
Total des véhicules à moteur		5'675'554	5'765'728	5'855'192	5'955'869	6'053'862	6'131'069

Source: OFROU/MOFIS/auto-suisse/12.10.2017

LISTE DES ABRÉVIATIONS

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



Impressum

Cette publication paraît en langues allemande et française
 Conception et production : KREBStypo, Innerberg
 Publications : Mai 2018
 © auto-suisse