

auto schweiz
suisse

Rapport annuel

2023
2024



Impressum

Cette publication paraît en langues
allemande et française

Conception et production:
Climate Invest AG

Publication: mai 2024

© auto-suisse

Table des matières

4 Mot d'introduction du président

4 Une transformation réussie malgré les obstacles politiques

6 Automobile | économie | transports | politique | environnement

7 Rétrospective et perspectives conjoncturelles

12 Politique des transports et de l'environnement

14 Communication

18 Fondation Auto Recycling Suisse

19 Organes de la Fondation Auto Recycling Suisse

20 Rapport d'activités

21 Membres

22 Comité directeur et secrétariat

24 Assemblée générale 2023

26 Assemblée générale extraordinaire 2023

27 Secrétariat

28 Activités des commissions et des groupes de travail

30 Adhésions et représentations

32 Conclusion

34 Statistiques

44 Liste des abréviations

MOT D'INTRODUCTION DU PRÉSIDENT

Une transformation réussie malgré les obstacles politiques



Peter Grünenfelder,
président

Même au milieu de l'une des plus grandes phases de transformation de l'industrie automobile mondiale, le secteur automobile suisse, fondement de notre place économique, poursuit sur sa voie solide et fructueuse. Plus d'un quart de million de véhicules ont été nouvellement immatriculés en 2023, ce qui représente une croissance réjouissante de plus de 10 % par rapport à l'année précédente. Entre-temps, plus d'une voiture de tourisme neuve sur cinq mises en circulation en Suisse au cours de l'année dernière roule entièrement à l'électricité. Si l'on y ajoute les hybrides plug-in, on a atteint une part de marché record de plus de 30 % en 2023. Néanmoins, les effets négatifs de la pandémie du COVID sont encore clairement perceptibles sur le marché; l'année automobile 2023 est encore restée en deçà du niveau d'avant-pandémie de longue date d'environ 300'000 nouvelles immatriculations par an.

L'industrie automobile, notamment les importateurs suisses, se montrent toutefois extrêmement robustes, malgré des défis croissants et des obstacles politiques au détriment

de la mobilité individuelle et commerciale. Le libre choix du moyen de transport, qui devrait aller de soi dans notre système libéral, a la vie dure dans les villes notamment. Au lieu de permettre une cohabitation modulaire des différents modes de transport, on complique les déplacements automobiles. Or, dans notre pays, où 80 % des actifs, soit 3,5 millions de personnes, font la navette, les entreprises et les travailleurs dépendent de bonnes liaisons de transport en voiture entre leur domicile et leur lieu de travail. Près de 70 % de tous les déplacements se font en voiture. En vue de préserver un site économique et de travail fort, auto-suisse a donc continué à s'engager avec vigueur, auprès du public et du monde politique, pour le maintien et le développement des infrastructures de transport automobile, qui restent indispensables à la progression économique de la Suisse. Outre la fluidité du trafic dans les zones urbaines, cela concerne en particulier les routes nationales: en 2022, un peu plus de 41 % du trafic routier a eu lieu sur une longueur de moins de 3 % de l'ensemble du réseau routier. C'est pourquoi nous nous engageons activement pour un oui au projet d'élimination des goulets d'étranglement dans les infrastructures routières nationales, sur lequel le peuple se prononcera à la fin 2024.

Au cours de l'exercice sous revue, le comité directeur et le secrétariat ont été particulièrement préoccupés par les intentions des législateurs en matière de politique climatique. Si l'objectif zéro net pour 2050 est largement incontesté, les avis politiques divergent toutefois diamétralement sur la manière d'atteindre cet objectif. Nous nous opposons avec véhémence contre les actions isolées de la Suisse en matière de réglementation. Comme par exemple le durcissement des valeurs cibles proposé au Conseil national, avec des objectifs intermédiaires annuels pour les voitures de tourisme neuves entre 2026 et 2029. Cela aurait constitué une «finition suisse» extrêmement coûteuse et aurait entraîné un renchérissement massif de la

mobilité individuelle comparé à l'UE, qui aurait surtout touché les familles et les PME. Les constructeurs automobiles fabriquent des véhicules pour l'ensemble du continent, et non pas séparément pour la Suisse. Nous nous sommes donc engagés en faveur de solutions pragmatiques et favorables à l'automobile dans le cadre de la législation sur le CO₂, et en fin de compte nous avons eu du succès.

Sur le chemin vers la neutralité climatique des technologies de propulsion, nous appliquons le principe libéral de l'ouverture technologique. Ce n'est pas à la politique de décider quelles technologies d'entraînement ont un avenir; les ingénieurs chercheurs des centres de recherche automobile, des hautes écoles ou de l'EMPA sont mieux qualifiés pour répondre à cette question. Outre la mobilité électrique, il existe un grand potentiel dans les technologies de propulsion respectueuses du climat utilisant l'hydrogène, les carburants synthétiques ou les piles à combustible.

Il reste de nombreux devoirs politiques à faire, et auto-suisse s'engage de manière constructive et orientée vers les solutions en faisant valoir son expertise. À titre d'exemple, nous avons montré à l'aide d'une étude commandée en collaboration avec d'autres acteurs importants de la mobilité quels étaient les besoins précis en matière de hubs de recharge rapide pour camions électriques le long des routes nationales. Nous poursuivons également les travaux visant à créer un accès plus convivial à l'infrastructure de recharge à l'aide d'incitations économiques. Si nous voulons décarboniser les transports, il faut aussi optimiser les conditions cadres politiques. Il ne sera pas possible d'électrifier la mobilité sans garantie de la sécurité d'approvisionnement en électricité. L'acte modificateur unique, qui sera soumis au vote en été 2024, constitue une étape importante dans ce sens. En revanche, la politique rend un mauvais service à la poursuite de l'expansion de la mobilité électrique en introduisant un impôt de 4 % sur l'importation de véhicules électriques ou avec l'augmentation moyenne de 18 % du prix de l'électricité dans l'approvisionnement de base pour les ménages privés sur le marché de l'énergie dominé par l'État. Si nous voulons atteindre l'objectif net zéro, il faut une politique plus cohérente sous la coupole fédérale.

Pendant ce temps, l'industrie automobile fait avancer sa transformation à grands pas. Elle investit des milliards dans la recherche et le développement de nouvelles technologies de

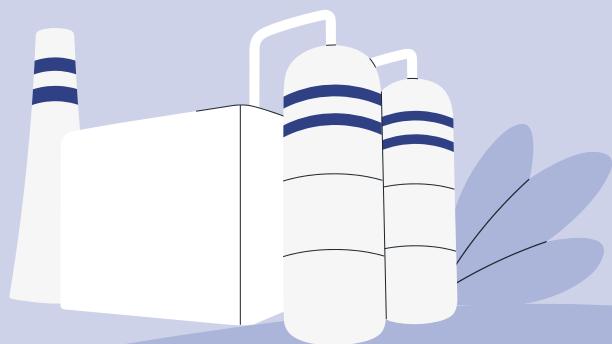
propulsion, témoignant ainsi clairement de sa foi en l'avenir. Un tiers de tous les investissements en R&D, soit environ 60 milliards d'euros par an, est réalisé par l'industrie automobile européenne. De nouveaux modèles électriques attrayants et plus abordables sont sur le point d'être introduits. S'y ajoutent de nombreuses initiatives d'acteurs privés en Suisse visant à installer des stations de recharge rapide sur des routes très fréquentées et dans des stations-service.

L'année 2023 a également été une année de transformation du personnel d'auto-suisse. On a renouvelé le comité directeur et la présidence, la succession du directeur Andreas Burgener a été définie, et le secrétariat a été développé. Outre l'élection du signataire comme nouveau président, le comité directeur a été complété pour la première fois d'une femme dirigeante d'envergure de l'industrie automobile suisse, à savoir par Claudia Meyer, Managing Director Renault Suisse SA. Je profite pour exprimer encore une fois mes remerciements pour votre bienveillance à mon égard et pour la collaboration collégiale et efficace au sein du comité directeur. Par ailleurs, une procédure de sélection de plusieurs mois a permis de pourvoir le poste de direction. Avec Thomas Rücker, c'est un initié de la branche disposant d'un grand savoir-faire professionnel et un dirigeant chevronné qui succédera à Andreas Burgener, qui prendra une retraite bien méritée en 2024 après 20 ans au service d'auto-suisse. On a profité de l'occasion pour poser les tâches de direction et les responsabilités au sein du secrétariat sur une plus large assise. Pour ce faire, le comité directeur a créé le poste de directeur adjoint, auquel il a nommé avec effet au 1^{er} janvier 2024 un cadre confirmé, Christoph Wolnik, jusque-là responsable des relations publiques.

Nous sommes donc bien placés pour faire face aux énormes changements que subit notre secteur, qui se caractérise par un grand esprit d'innovation. Empreint de cet esprit, le développement de la stratégie initié par le comité directeur pourra être adopté dans les temps lors de l'assemblée générale du 30 mai 2024. Ce que j'ai déjà dit dans mon discours après mon élection à l'assemblée générale du 15 mai 2023 s'applique comme ligne directrice aux activités du comité directeur: «Nous nous engagerons de toutes nos forces pour obtenir les meilleures conditions cadres possibles pour ce secteur moteur de l'économie.» □

Peter Grünenfelder

AUTOMOBILE ÉCONOMIE



TRANSPORTS



POLITIQUE ENVIRONNEMENT

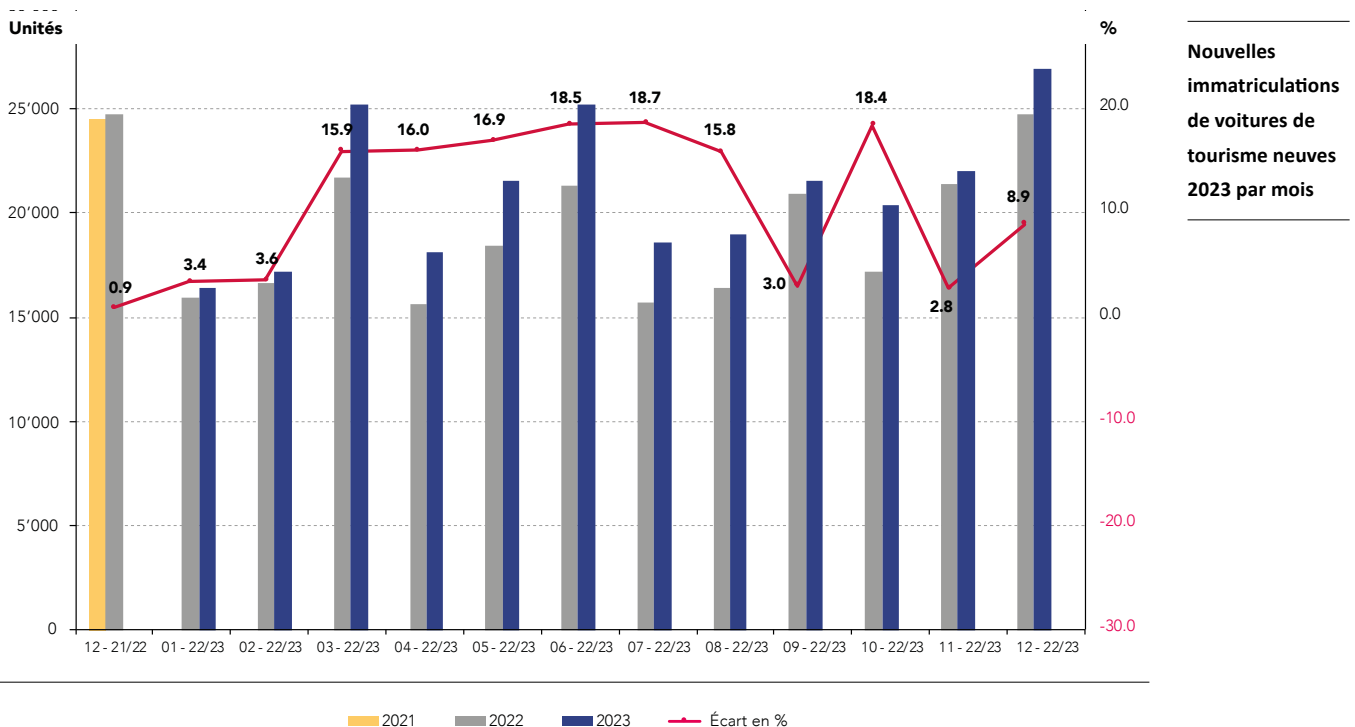
Rétrospective et perspectives conjoncturelles

Le marché automobile en Suisse et dans la principauté du Liechtenstein a connu une hausse de 11,6 % en 2023 par rapport à 2022. Grâce aux 26'948 nouvelles immatriculations de décembre (+8,9%), le mois le plus fort de l'année, la barre du quart de million a été dépassée avec un total de 252'214 voitures de tourisme (2022: 225'934). La demande modérée a entraîné encore une année automobile inférieure à la moyenne en 2023. Sur le recul d'environ 75'000 unités enregistré l'année de la pandémie, seul un tiers environ a été rattrapé. Il manque toujours près de 50'000 unités pour atteindre la barre des 300'000.

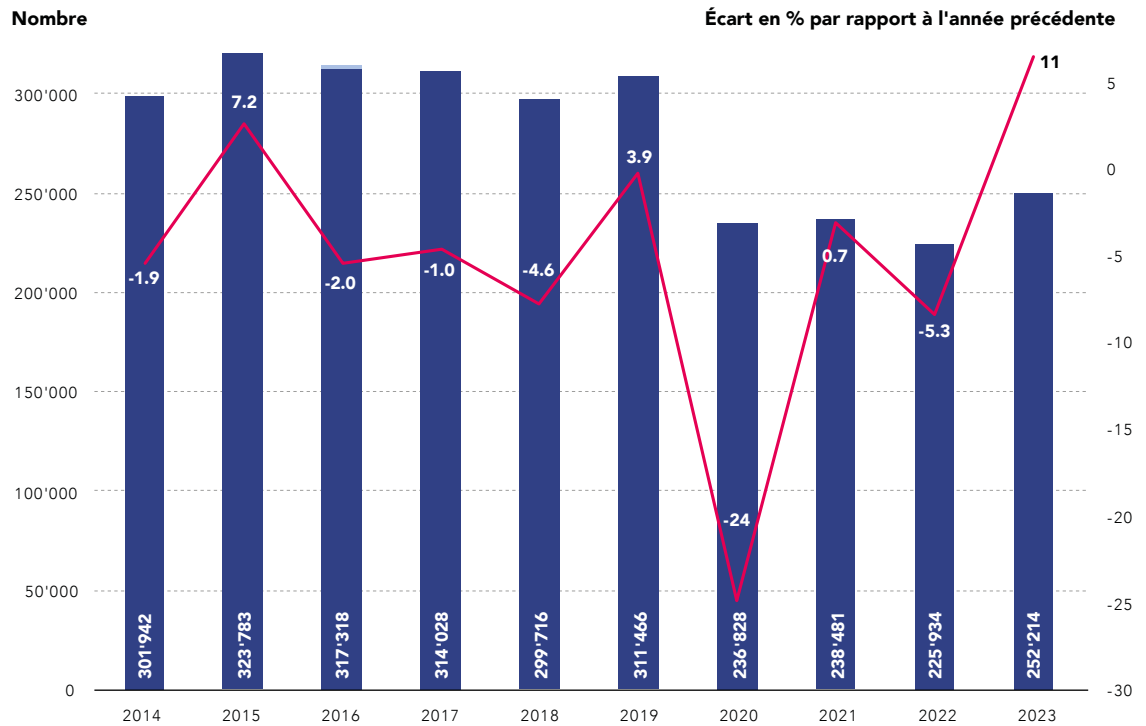
Avec une part de marché de 20,9 %, plus d'une voiture de tourisme neuve sur cinq mises en circulation en 2023 en Suisse ou au Liechtenstein roule entièrement à l'électricité. La croissance des voitures électriques s'est donc poursuivie en 2023, mais la dynamique s'est affaiblie. L'augmentation de la part de marché n'était que de 3,1 points de pourcentage en 2023, alors qu'elle était encore de 4,5 points en 2022. Le nombre de voitures électriques nouvellement immatriculées a augmenté de 31,3 % par rapport à l'année

précédente, passant de 40'173 à 52'728. Si l'on ajoute les 23'220 hybrides plug-in (+26,5 %, part de marché de 9,2 %), qui disposent à la fois d'un moteur à combustion et d'un moteur électrique avec une batterie rechargeable sur le réseau électrique, les véhicules à prise ont atteint une part de marché record de 30,1 % en 2023, contre 25,9 % l'année précédente. Les hybrides normaux et les semi-hybrides représentent 27,3 % (+2,5 %) des nouvelles immatriculations, les moteurs à essence 33,3 % (-4,2 %) et les moteurs diesel 9,3 % (-2,3 %).

2024 sera une année extrêmement difficile pour l'électromobilité en Suisse, car la politique a massivement détérioré les conditions cadres pour les véhicules électriques. Au 1^{er} janvier, non seulement l'exonération des voitures électriques de l'impôt automobile de quatre pour cent dû à l'importation a été supprimé, mais les prix de l'électricité ont également augmenté de 18 % en moyenne. Or, la croissance de la mobilité électrique ne se poursuivra pas sans un développement rapide de l'infrastructure de recharge et l'amélioration des conditions cadres pour l'électromobilité.



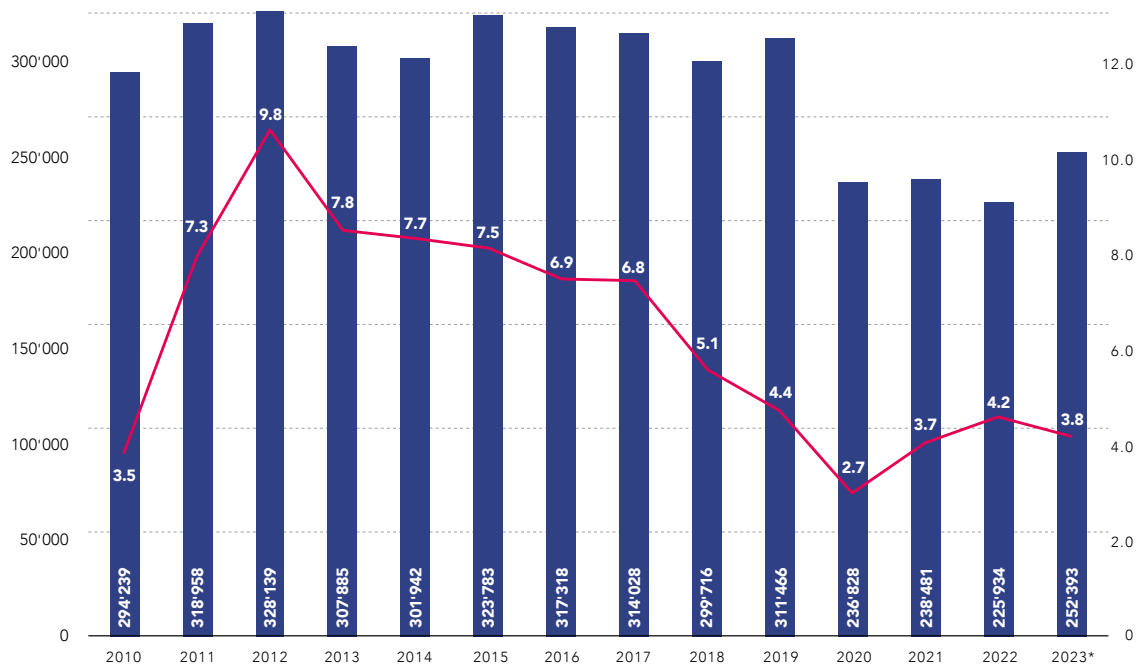
Immatriculations de voitures de tourisme des 10 dernières années



La part de marché des importations directes (3,8 %, -0,4 %) est à nouveau en léger recul par rapport à 2022, ce qui s'explique par l'amélioration de la disponibilité des véhicules des importateurs généraux et par leur bon travail.

Compte tenu des déclarations tardives jusqu'à la mi-janvier 2024, les importations directes clôturent avec 9'660 unités, ce qui correspond à une hausse d'un bon pour cent par rapport à 2022.

Importations directes de voitures de tourisme neuves à partir de 2010



* À partir de 2023, les inscriptions tardives de fin d'année sont prises en compte jusqu'à la mi-janvier de l'année suivante.

■ Immatriculations - Importations directes en %



Le nombre de véhicules utilitaires neufs en Suisse et dans la principauté du Liechtenstein a augmenté de 19,1 % en 2023 comparé à 2022. Les 42'243 nouvelles immatriculations représen-

tent une augmentation de 6'769 véhicules de transport de marchandises et de personnes par rapport aux 35'474 mises en circulation de l'année précédente. Le marché suisse des véhicules utilitaires a donc définitivement mis derrière lui les effets de la pandémie du COVID, sans pour autant perdre de vue les records en matière de nouveaux camping-cars connus pendant cette période. Pour 2024, auto-suisse table sur un volume de marché similaire à celui de l'année précédente, car la situation économique s'avère extrêmement robuste.

Au total, 30'257 véhicules utilitaires légers neufs (voitures de livraison et tracteurs à sellette légers jusqu'à 3,5 t) ont été mis en circulation en 2023, ce qui correspond à une hausse de 21,5 % par rapport à 2022. La barre des 30'000 immatriculations a été dépassée pour la première fois depuis 2019. 3'995 ou 13,2 % des utilitaires légers neufs disposent d'un système de propulsion alternatif, soit 59,7 % de plus qu'en 2022 (2'502, part de 10,2 %). Les véhicules de livraison électriques représentent la majorité avec 3'813 unités (+64,6 % par rapport à 2022), leur part de marché ayant passée de 9,3 à 12,6 %.

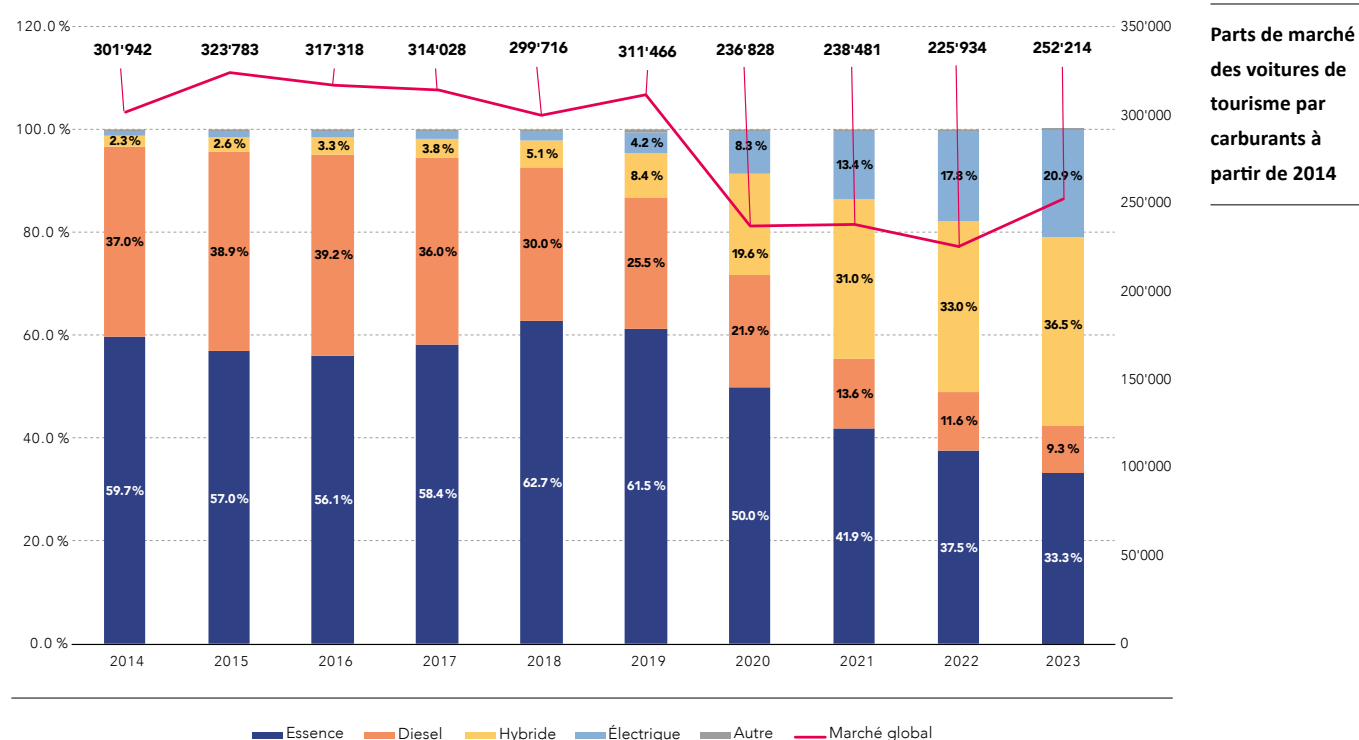
Le segment des véhicules utilitaires lourds (>3,5 t) a également connu une année brillante. 4'369 nouvelles immatriculations représentent une hausse de 26,7 % par rapport à 2022, où

le nombre de camions neufs était de 3'449. Progressant rapidement, l'offre de véhicules utilitaires lourds dotés de systèmes de propulsion alternatifs suscite de plus en plus d'intérêt. En 2023, environ un nouveau camion sur dix roulait à l'électricité, au gaz naturel ou à l'hydrogène. Les camions électriques à batterie se chiffrent à 383 véhicules et atteignent une part de marché de 8,8 %, leur nombre de nouvelles immatriculations ayant plus que doublé en un an.

Le nombre total de véhicules de transport de personnes a augmenté de 7 % en 2023 pour passer à 7'617. Le segment continue de bénéficier d'une forte demande depuis la pandémie du COVID. 6'588 camping-cars neufs ont été enregistrés en 2023, soit 142 ou 2,2 % de plus qu'en 2022. Des augmentations ont également été enregistrées pour les bus (421, +118), les cars (175, +87), les minibus (169, +40) et les autres véhicules de transport de personnes (264, +114). Avec 184 immatriculations de bus ou cars entièrement électriques, la part électrique a atteint un chiffre considérable de 30,9 %.

La situation conjoncturelle se montre extrêmement robuste, et nous nous attendons donc à une évolution tout aussi favorable du marché en 2024.

Parts de marché des voitures de tourisme par carburants



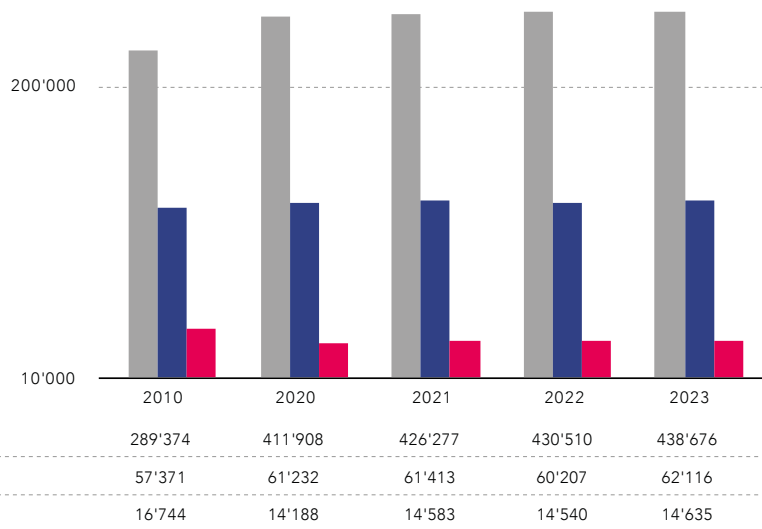
Effectif des véhicules automobiles

La mobilité individuelle est toujours très importante pour la population suisse. C'est ce que montre le fait que le parc de voitures de tourisme en Suisse et dans la principauté du Liechtenstein a augmenté de 36'817 unités en l'espace d'une année pour atteindre 4'805'660 unités (+0,2 %). En 10 ans, l'effectif a augmenté de 8,5 %.

Degré de motorisation

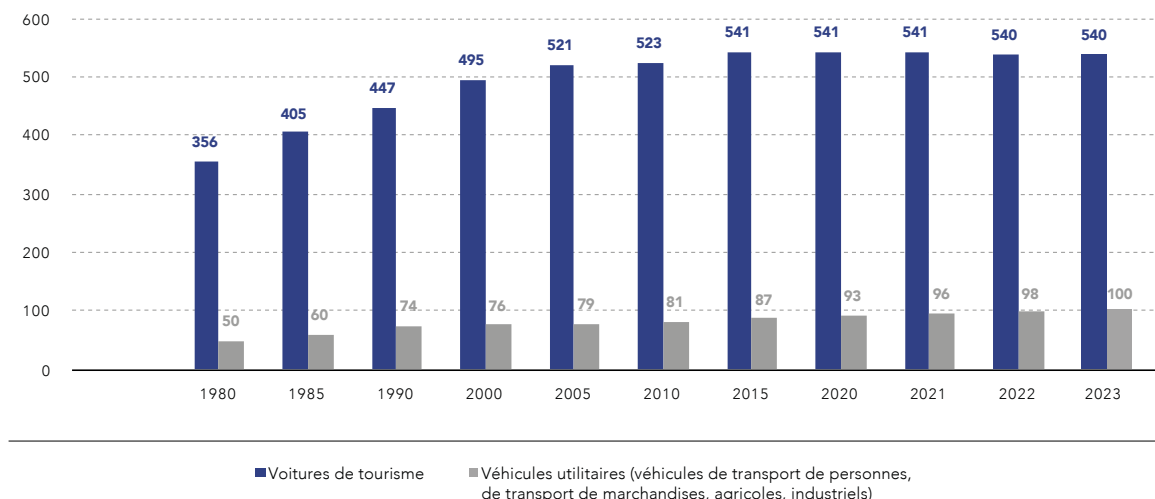
Les Suisses gardent leur voiture de plus en plus longtemps. L'âge moyen des voitures de tourisme continue d'augmenter continuellement, de 7,4 ans en 2000 à 9 ans en 2020 et 10,3 ans à la fin 2023. Comparé à l'année précédente, l'âge moyen des voitures particulières a encore augmenté de 0,3 an, soit environ de trois mois et demi.

Effectif des voitures de tourisme et des véhicules de transport de marchandises 2010/2020-2023



Degré de motorisation voitures de tourisme et véhicules utilitaires à partir de 1980

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



auto schweiz suisse

auto schweiz suisse

Émissions de CO₂

Voitures de tourisme

La consommation et les émissions de CO₂ étant déterminées de façon plus réaliste à l'aide de la nouvelle procédure de mesure WLTP («Worldwide harmonized Light

vehicles Test Procedure»), les valeurs cibles de CO₂ ont été adaptées en 2021. Suite au changement de la méthode de mesure, les valeurs relatives aux émissions de CO₂ et à la

consommation de carburant ne sont que difficilement comparables avec les valeurs des années précédentes, mesurées selon l'ancien système NCEC («Nouveau Cycle Européen de Conduite»). Avec le passage à la procédure de mesure WLTP, on a également adapté les valeurs cibles de CO₂: de 95 à 118 grammes par kilomètre (+24 %) pour les voitures de tourisme (VT) et de 147 à 186 grammes par kilomètre (+27 %) pour les véhicules utilitaires (VU) légers. La procédure de mesure WLTP ayant été utilisée depuis deux ans, il est à nouveau possible de comparer directement les valeurs avec l'année précédente (2022).

L'exécution des prescriptions sur les émissions de CO₂ des véhicules neufs incombe à l'Office fédéral de l'énergie (OFEN). Selon le communiqué de presse de l'OFEN du 29.06.2023, quelque 223'000 voitures particulières soumises à ces prescriptions ont été immatriculées pour la première fois en Suisse et dans la principauté du Liechtenstein en 2022. Conformément aux prescriptions sur le CO₂ actuellement en vigueur, ce chiffre englobe aussi les voitures ayant été mises en circulation à l'étranger moins de six mois avant d'être dédouanées en Suisse.

Se montant à 120,9 grammes de CO₂ par kilomètre en 2022 (2021: 129,8 g CO₂/km), les émissions moyennes de CO₂ des voitures neuves ont baissé de 8,9 grammes ou de 6,9 % en une année. Cette valeur est proche de la valeur

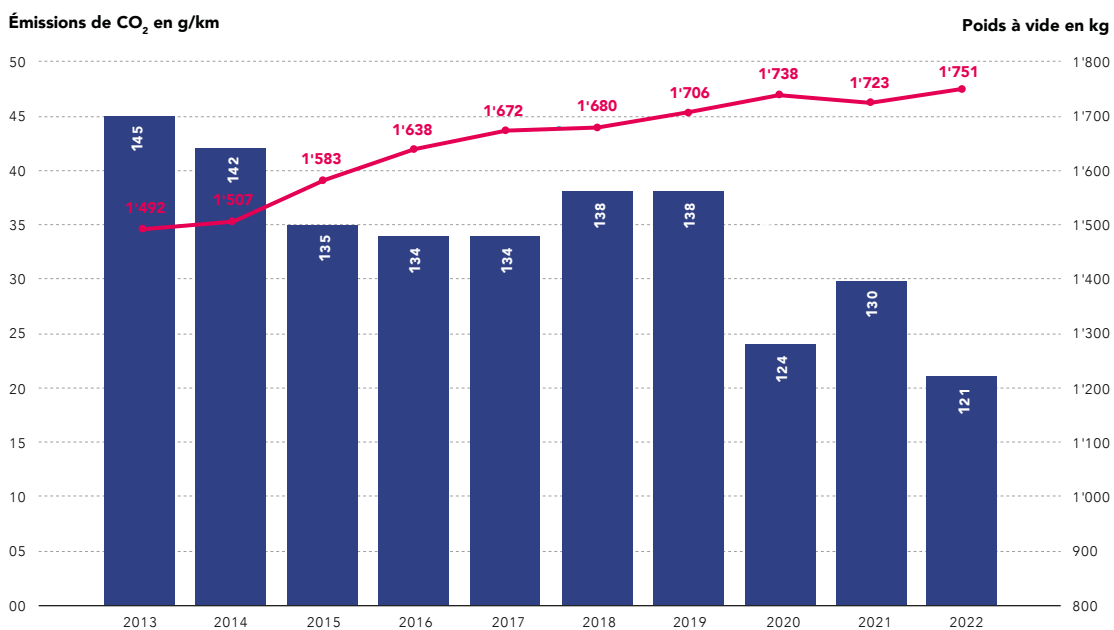
cible de 118 grammes de CO₂ par kilomètre et souligne les efforts importants du secteur automobile pour continuer à réduire continuellement les émissions de dioxyde de carbone des nouveaux véhicules. Avec 1'751 kg, le poids à vide moyen des voitures neuves a été supérieur de 28 kg à celui de l'année précédente (2021: 1'723 kg).

Véhicules légers de transport de marchandises

Les voitures de livraison et les tracteurs à sellette légers (VU légers) sont soumis à des prescriptions en matière d'émissions de CO₂ depuis 2020. Se montant à 201,5 grammes de CO₂ par kilomètre en 2022 (2021: 217,2 g CO₂/km), les émissions moyennes de CO₂ des quelque 23'200 VU légers neufs évalués quant à la réalisation de leurs objectifs ont baissé de 15,7 grammes ou de 7,2 % en douze mois. Avec 2'204 kg, le poids à vide moyen des VU légers nouvellement immatriculés a été exactement le même qu'en 2021. L'électrification croissante de la chaîne cinématique et l'élargissement de l'offre de modèles se font aussi clairement ressentir chez les VU légers.

Sanctions

Pour le calcul des sanctions, un objectif de CO₂ individuel spécifique à sa flotte est fixé pour chaque grand importateur (plus de 50 VT par an). Cet objectif est calculé sur la base du poids à vide moyen de la flotte et du poids à vide de



Jusqu'en 2020 valeurs NCEC / à partir de 2021 valeurs WLTP

Évolution des émissions de CO₂ des voitures de tourisme neuves à partir de 2013

référence (qui correspond au poids moyen des VT nouvellement immatriculées dans l'avant-dernière année civile). La non-atteinte des valeurs cibles de CO₂ en 2022 a engendré des sanctions de 22 millions de francs au total, y compris les frais d'exécution (2021: 37,5 millions de francs). 16,4 millions de francs étaient dus pour les VT et 5,6 millions pour les VU légers (2021: VT: 28,1 millions, VU légers: 9,4 millions). Les 230'000 voitures de tourisme contrôlées dans le cadre des prescriptions sur les émissions de CO₂ se répartissaient entre 66 grands importateurs et environ 400 voitures de petits importateurs. Sur les quelque 23'200 VU légers neufs, environ 100 véhicules provenaient de petits importateurs. Le produit net des sanctions payées est affecté au Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA).

Prescriptions sur les émissions de CO₂

Voitures de tourisme et véhicules utilitaires légers et, sous peu, lourds

Jusqu'à fin 2024, une valeur cible de 95 g CO₂/km s'applique aux voitures de tourisme neuves (depuis 2021: 118 g CO₂/km WLTP). Avec l'adoption du premier paquet de mesures de la

stratégie énergétique 2050, des prescriptions sur les émissions de CO₂ s'appliquent également aux véhicules utilitaires légers depuis 2020. La valeur cible pour les voitures de livraison et les tracteurs à sellette légers est de 147 g CO₂/km NCEC ou, depuis 2021, de 186 g CO₂/km selon le cycle WLTP.

Peu avant la fin de l'année, le 8 novembre 2023, le Conseil fédéral a supprimé l'exonération des véhicules électriques de l'impôt automobile de 4 %, avec effet au 1^{er} janvier 2024. Cette décision entraînera inévitablement une augmentation du prix des véhicules électriques, ce qui exercera sans doute une influence sur le comportement d'achat de la clientèle.

Le 16 septembre 2022, le Conseil fédéral a adopté un message concernant la révision de la loi sur le CO₂ pour la période de 2025 à 2030. Le projet répond aux préoccupations exprimées lors de la dernière révision et ne contient pas de taxes nouvelles ou plus élevées. Des valeurs cibles de CO₂ seront en outre introduit pour les VU lourds à partir de 2025. Si aucun référendum n'est lancé, la nouvelle loi sur le CO₂ et l'ordonnance correspondante pourront entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2025. □

Luigi Cescato

Politique des transports et de l'environnement

Loi sur le CO₂ à partir de 2025: délibérations au Parlement

Au cours de l'année 2023, le Conseil national et le Conseil des États ont à plusieurs reprises traité la future loi sur le CO₂, qui doit entrer en vigueur en 2025. Le Conseil fédéral avait adopté en automne 2022 son message sur le projet, visant à fixer les règles pour une nouvelle réduction des émissions de gaz à effet de serre entre 2025 et 2030. L'élaboration d'un nouveau

projet est devenue nécessaire à la suite du rejet de la révision totale de la loi sur le CO₂ par les électeurs suisses avec 51,6 % de voix négatives en 2021. Ce refus était principalement dû à la menace d'une hausse importante de la charge financière, par exemple sous forme de taxes supplémentaires sur le mazout et les carburants.

Les points qui intéressent le plus auto-suisse dans les débats parlementaires sur la loi sur le CO₂ sont surtout les prescriptions relatives aux véhicules neufs. Pour ce qui est des valeurs

cibles de CO₂ spécifiques aux véhicules, le Conseil fédéral s'aligne sur les prescriptions de l'UE: le gouvernement prévoit des pourcentages identiques d'abaissement des valeurs cibles pour les voitures de tourisme (à partir de 2025: -15 %, à partir de 2030: -55 %) et de livraison (à partir de 2025: -15 %, à partir de 2030: -50 %) ainsi que pour les poids lourds (à partir de 2025: -15 %). L'interdiction des moteurs à combustion dans les véhicules neufs, prévue par l'Union européenne à partir de 2035, avec une valeur cible réduite de 100 %, fait toujours partie du projet. Selon auto-suisse, il ne serait pas non plus nécessaire de reprendre cette interdiction technologique, car la Suisse se sert dans l'offre européenne de modèles des constructeurs, qui ne commenceront pas à produire des véhicules spécifiquement adaptés à la Suisse en 2035.

Pour la même raison, il n'y a aucune raison de s'écarter des réductions des valeurs cibles fixées pour les voitures de tourisme neuves à l'échelle européenne. Néanmoins, plusieurs décisions de la commission visaient à implémenter dans la loi sur le CO₂ des solutions du type « finition suisse » coûteuses pour les consommateurs. La CEATE-E a par exemple proposé de réduire, à partir de 2030, la valeur cible de 75 % au lieu de 55 % par rapport à 2021 – aucun autre secteur ne doit réduire ses émissions aussi fortement en si peu de temps. Cette proposition radicale n'a pas trouvé de majorité au sein du Conseil des États. Une proposition de la CEATE-N, qui souhaitait inclure des valeurs cibles décroissant linéairement chaque année entre 2026 et 2029, a connu un sort similaire. Le Conseil des États, en tant que première chambre, a plusieurs fois très clairement rejeté cette charge financière supplémentaire pour la population suisse lors de l'acquisition de véhicules et a fini par s'imposer. La loi sur le CO₂ comprenant désormais les objectifs de réduction européens pour les véhicules neufs, auto-suisse peut maintenant l'accepter.

Impôt automobile sur les véhicules électriques

Au grand regret d'auto-suisse, le Conseil fédéral a concrétisé le 8 novembre 2023 son projet d'étendre l'impôt automobile aux véhicules électriques dès 2024 déjà. La modification de

l'ordonnance correspondante a notamment étendu la taxe de quatre pour cent aux voitures de tourisme et de livraison électriques à batterie au début 2024. Dans un communiqué de presse, auto-suisse s'est montrée déçue que le Conseil fédéral ne se soit pas laissé convaincre par la pertinence des arguments en faveur d'une prolongation de l'exonération. Les véhicules électriques sont donc artificiellement renchérissés et la mobilité électrique est ainsi mise à mal – au détriment des objectifs de réduction du CO₂ approuvés par le peuple avec son adoption de la loi climat.

« Cette détérioration des conditions cadres pour la mobilité électrique est en totale contradiction avec les objectifs de réduction des émissions de CO₂ pour les véhicules neufs, encouragés par la même politique », s'est irrité le président d'auto-suisse, Peter Grünenfelder, face à la décision du Conseil fédéral. « Le secteur des transports doit réduire ses émissions de CO₂ de 57 % d'ici 2040 par rapport à 1990. Des décisions aussi hostiles aux consommateurs souhaitant acheter une voiture électrique à partir de 2024 nous éloignent de cet objectif. Il s'agit en outre d'un très mauvais signal à une époque où le secteur automobile veut convaincre de plus en plus de clients de passer à un véhicule zéro émission. »

Diverses consultations

En 2023, auto-suisse s'est prononcée et a pris position sur divers thèmes et projets auprès des représentants politiques et de l'administration. Nous avons par exemple vivement critiqué le prélèvement d'un impôt automobile de quatre pour cent sur les véhicules électriques, mis en œuvre par le Conseil fédéral au 1.1.2024 (voir également ci-dessus). auto-suisse a également participé à des consultations portant sur les conditions cadres pour le transport de marchandises en Suisse, les ordonnances dans les domaines du bruit, de l'environnement et de l'efficacité énergétique, ou les surfaces de circulation pour la mobilité douce. Dans ce contexte, l'adhésion à l'association faitière routesuisse et l'étroite collaboration avec son secrétariat, qui a élaboré de nombreuses propositions et modèles de réponse, se sont souvent avérées très fructueuses. □

Christoph Wolnik

Communication

Nouvelle présidence: nomination et élection de Peter Grünenfelder

Après l'élection du président d'auto-suisse Albert Rösti au Conseil fédéral en décembre 2022, une commission de sélection sous la direction des vice-présidents Donato Bochicchio et Marcel Guerry a entamé la recherche d'une solution de succession. Celle-ci a été menée à bien après quelques mois et a abouti à l'annonce de la nomination de Peter Grünenfelder par le comité directeur le 25 avril 2023. À l'occasion de l'assemblée générale du 15 mai 2023 à l'Hôtel Hermitage à Lucerne, Peter Grünenfelder a été élu à l'unanimité au poste de président d'auto-suisse; il a pris ces fonctions au 1^{er} août 2023.

Peter Grünenfelder est titulaire d'un doctorat en économie d'entreprise de l'Université de Saint-Gall et apporte un large réseau politico-économique et administratif ainsi qu'une longue expérience de direction pour la présidence d'auto-suisse. Auparavant, il a été le directeur du think tank proche de l'économie Avenir Suisse, qui s'engage pour un cadre libéral et se penche également sur les questions stratégiques de la politique des transports, de l'énergie et du climat. Entre 2004 et 2016, Grünenfelder a été Chancelier du canton d'Argovie, où il a initié de nombreuses innovations. Il a également présidé la Conférence suisse des Chanceliers d'État.

Le conseiller fédéral Albert Rösti n'a pas manqué de féliciter personnellement son successeur pour son élection et de remercier les membres de l'association pour leur soutien. C'est pourquoi auto-suisse a eu le grand honneur en 2023 d'accueillir pour la première fois un représentant du gouvernement national.

Première réalisation de la «Conférence suisse de la mobilité électrique»

Le 13 juin 2023, la première «Conférence suisse de la mobilité électrique» a eu lieu avec succès dans le Kubus Eventlokal à Berne. Cette manifestation d'une journée avec diverses conférences spécialisées et des tables rondes a



été créée par auto-suisse en collaboration avec Swiss eMobility et l'Association des entreprises électriques suisses AES. Les trois associations unissent désormais leurs forces pour organiser chaque année une conférence nationale et intersectorielle sur le thème de la mobilité électrique, dont la première a été une réussite. Les trois directeurs, Andreas Burgener (auto-suisse), Krispin Romang (Swiss eMobility) et Michael Frank (AES), se sont montrés confortés d'avoir mis sur pied ensemble une conférence sur l'électromobilité avec une approche globale.

Les thèmes abordés lors de la première édition allaient de la technique des véhicules et des batteries à l'utilisation de véhicules électriques dans les grandes flottes logistiques, en passant par l'aménagement du réseau électrique et de l'infrastructure de recharge. La première Conférence suisse de la mobilité électrique a été ouverte par un message vidéo du conseiller fédéral Albert Rösti, chef du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC). La Conférence suisse de la mobilité électrique doit avoir lieu à un rythme annuel en juin, pendant la session d'été du Parlement fédéral.

Conférence de presse annuelle 2023

Lors de la conférence de presse annuelle du 8 mars 2023, auto-suisse a présenté une mise à jour de l'enquête menée auprès des membres sur la diffusion future des propulsions alternatives dans les véhicules neufs. En 2025 déjà, les véhicules à prise (autos électriques et hybrides plug-in) devraient représenter la moitié des voitures de tourisme nouvellement immatriculées. La même année, une nouvelle voiture de livraison sur quatre pourrait parcourir les villes à l'électricité et, à partir de 2030, la majorité des nouveaux camions pourraient être équipés d'une propulsion électrique. Or, ce développement ne sera possible que si l'on crée des conditions cadres favorables à la mobilité électrique et si les mesures de soutien ne sont pas supprimées prématurément.

La croissance électrique visée pour les voitures de tourisme et les véhicules utilitaires ne se fera pas toute seule; voilà la revendication. La clientèle privée doit être convaincue de miser sur l'électromobilité au même titre que les entreprises avec leurs véhicules de service et d'intervention. C'est pourquoi auto-suisse a demandé au Conseil fédéral de maintenir au-delà de 2023 l'exonération des véhicules électriques de l'impôt automobile. De plus, la politique devrait se soucier d'un approvisionnement en électricité fiable, de prix de l'énergie attractifs et d'un développement rapide de l'infrastructure de recharge. Ce n'est qu'avec ces conditions cadres favorables que les objectifs de marché ambitieux des importateurs suisses

d'automobiles en matière de mobilité électrique pourront devenir réalité.

Les résultats de l'enquête et les positions en découlant ont été présentés par les vice-président d'auto-suisse, Donato Bochicchio, Managing Director de Ford Motor Company (Switzerland) SA, et Marcel Guerry, Directeur Suisse du Groupe Emil Frey, ainsi que par le directeur de l'association, Andreas Burgener. La conférence de presse, qui s'est tenue au centre de congrès Kreuz à Berne et qui a pour la première fois été retransmise en livestream sur YouTube, a été animée par le responsable de la communication, Christoph Wolnik.

Présentation de l'étude sur les stations de recharge rapide pour camions électriques

D'ici 2030, la Suisse aura besoin de 15 hubs de recharge rapide le long des routes nationales, avec un total de 180 points de recharge rapide pour les camions à propulsion électrique. C'est la conclusion d'une étude réalisée par l'entreprise de conseil EBP à la demande d'acteurs importants des secteurs de la mobilité électrique et du transport routier. Les résultats de l'étude ont été présentés lors d'une conférence de presse, qui a eu lieu à Berne le 8 novembre 2023 dans le cadre du salon des véhicules utilitaires transport-CH, et mis en perspective par des représentants d'auto-suisse, de l'Association suisse des transports routiers ASTAG, et de l'entreprise d'énergie et d'infrastructures BKW.

Les véhicules de livraison et poids lourds à propulsion électrique prennent de plus en plus d'ampleur en Suisse. Les importateurs de camions estiment que leur part dans le marché des véhicules utilitaires lourds passera d'à peine 5 % en 2022 à plus de 50 % en 2030. Le directeur d'auto-suisse, Andreas Burgener, a dit lors de la conférence de presse: «Nos membres importateurs de véhicules utilitaires sont conscients de cette évolution rapide, vu que des réglementations ambitieuses en matière de CO₂ seront introduites pour les camions en Europe à partir de 2025. Avec la future loi sur le CO₂, ces règles doivent aussi s'appliquer en Suisse et ne peuvent être respectées qu'avec des véhicules zéro émission. Dans ce contexte, les moteurs



électriques à batterie représenteront une part de marché en croissance rapide.» Du point de vue des importateurs suisses de poids lourds, cela rend nécessaire une mise en place et un développement forcés de l'infrastructure de recharge correspondante, a poursuit Burgener.

Des acteurs importants des domaines de la mobilité électrique et du transport routier ont unis leurs forces et chargé l'entreprise de conseil EBP de réaliser l'étude présentée afin de déterminer les besoins en termes de nombre et de puissance des points de recharge le long du réseau des routes nationales suisses. L'initiatrice de l'étude est BKW Smart Mobility, avec l'aide de l'ASTAG, d'auto-suisse et de Swiss eMobility. L'élaboration a également été soutenue par l'Office fédéral des routes OFROU et l'Office fédéral de l'énergie OFEN ainsi que par Milence, une joint-venture de plusieurs constructeurs de camions pour la mise en place d'une infrastructure de recharge rapide.



Interviews et apparitions dans les médias

Au cours de l'année, les représentants d'auto-suisse ont été interviewés et interrogés sur différents sujets. Peter Grünenfelder a déjà attiré les attentions des médias avant, et encore plus après sa reprise de la présidence. Il a répondu à de nombreux interviews, entre autres dans le «SonntagsBlick», le «Nebenspalter», une édition spéciale de la «Weltwoche» et divers médias spécialisés, et il a en outre rédigé plusieurs commentaires. D'autres points forts médiatiques de

sa première année de présidence ont été son intervention dans l'émission «Arena» de SRF le 24 novembre sur le thème de la mobilité et de l'aménagement des infrastructures, et une interview avec Rainer Maria Salzgeber à l'occasion de la présentation médiatique avant l'Auto Zürich le 1^{er} novembre 2023.

En outre, le directeur, Andreas Burgener, et le responsable des relations publiques, Christoph Wolnik, fournissent régulièrement des informations sur diverses questions relatives à la mobilité motorisée privée et professionnelle.



Chronique dans aboutFLEET

En 2023, une chronique d'auto-suisse a de nouveau été publiée dans cinq numéros du magazine aboutFLEET de l'éditeur A&W. Le magazine s'adresse notamment aux gestionnaires de flottes et aux spécialistes du secteur automobile suisse. L'éventail des sujets traités dans ces articles d'une page entière s'étendaient de la situation actuelle du marché au mix de propulsion des flottes d'entreprises, en passant par les conditions cadres pour la mobilité électrique. Une édition a été remplacée par une interview de deux pages avec le président Peter Grünenfelder, qui a repris la chronique du directeur Andreas Burgener avec le numéro 5/2023. Une parution régulière de la chronique dans aboutFLEET est de nouveau prévue pour 2024.

Newsletter VISIBILITÉ

Au cours de l'année 2023, cinq éditions de la newsletter VISIBILITÉ d'auto-suisse ont été publiées en deux langues (allemand et français). L'éventail des thèmes abordés a

comme d'habitude été varié: loi sur le CO₂ pour l'après-2024, conditions cadres pour la mobilité électrique, «Conférence suisse de la mobilité électrique» co-initiée par auto-suisse, semaine thématique «Powerfuel Week» soutenue par l'association, événements pour parlementaires à Berne («soirées auto et transports»), et d'autres encore. Nous y avons aussi informé sur l'évolution actuelle du marché et sur les projets politiques revêtant une importance particulière pour notre secteur.

Réseaux sociaux

Les canaux des réseaux sociaux d'auto-suisse sur Facebook et LinkedIn jouissent d'une popularité croissante. Outre les communiqués de presse, nous y mettons en lien des articles de blog ou attirons l'attention sur des publications intéressantes touchant au monde de l'automobile et de la politique des transports. Le nombre de nouveaux «followers» sur LinkedIn, notamment, continue d'augmenter continuellement et a dépassé la barre des 4'000.



Travail médiatique

De janvier à décembre 2023, auto-suisse a publié 22 communiqués de presse en deux langues (allemand et français). Les catégories étaient les suivantes:

- Immatriculations de voitures de tourisme: 12
- Immatriculations de véhicules utilitaires: 4
- Politique: 3
- Autres propos: 3

Tous les communiqués de presse peuvent être consultés et téléchargés sous la rubrique «Actuel» sur www.auto.swiss. Il est en outre possible sur ce site de s'inscrire pour l'envoi des publications d'auto-suisse (communiqués de presse et/ou newsletters, en allemand ou en français). □

Christoph Wolnik

Fondation Auto Recycling Suisse

Dans le cadre de l'Ordonnance sur la restitution, la reprise et l'élimination des appareils électriques et électroniques, l'Office fédéral de l'environnement OFEV a étudié en collaboration avec les milieux concernés le potentiel de valorisation des composants électriques et électroniques installés dans les véhicules. Le groupe de travail a été soutenu par l'EMPA, qui a dirigé de nombreux sous-projets. En conséquence, l'OFEV a présenté une liste d'appareils qui doivent obligatoirement être démontés et recyclés séparément avec les déchets électroniques. La fondation doute de la proportionnalité et a mené, avec l'institut environnemental UMTEC, un essai pratique auprès du recycleur d'automobiles Ramseyer AG. Les résultats confirment un grand effort de démontage, qui engendrerait des coûts supplémentaires. Du point de vue de la fondation, la procédure prévue n'est ni proportionnée ni contrôlable à un coût raisonnable. Les discussions avec l'OFEV se poursuivront.

Valorisation des RBA

Depuis des dizaines d'années, les résidus de broyage automobile (RBA) sont éliminés dans les usines d'incinération des ordures ménagères

(UIOM). Une grande partie des résidus qui en résultent sont traités par des exploitants d'UIOM innovants, permettant de soulager l'environnement et de réintroduire des matières valorisables supplémentaires dans le cycle des matières. L'énergie thermique est également utilisée de manière optimale. La fondation et les usines de broyage sont régulièrement confrontées à de nouveaux procédés de traitement des RBA. L'année dernière, on a entamé deux projets, dont l'un est poursuivi. Il s'agit d'examiner la faisabilité technique et économique ainsi que les chances de succès.

Véhicules hors d'usage

En plus des nouvelles immatriculations publiées par auto-suisse, 40'000 voitures de tourisme supplémentaires sont arrivées en Suisse en 2023. Il s'agit en règle générale de véhicules d'occasion. D'un autre côté, 135'700 véhicules ont quitté la Suisse durant l'année sous revue, selon la statistique du commerce extérieur de l'Office fédéral de la douane et de la sécurité des frontières OFDF. Il est toujours surprenant de voir les pays lointains vers lesquels certains véhicules sont exportés, comme les Terres australes françaises, un archipel du sud de l'océan Indien.

Statistique des voitures de tourisme de la Suisse et de la principauté de Liechtenstein:	Année	Nouvelle immatriculations	Impotations	Effectif	Mises hors service	Exportations	Potential de véhicules hors d'usage	Véhicules broyés	Différence
		(OFROU/ auto-suisse)	(OFDF)	(OFROU/ auto-suisse)		(OFDF)			
	2011	318'958	367'961	4'209'672	277'973	96'430	181'543	90'338	91'205
	2012	328'139	374'379	4'300'036	284'015	127'806	156'209	99'448	56'761
	2013	307'885	342'762	4'366'895	275'903	125'325	150'578	107'282	43'296
	2014	301'942	337'653	4'430'375	274'173	120'977	153'196	105'034	48'162
	2015	323'783	373'721	4'503'865	300'231	118'145	182'086	71'607	110'479
	2016	317'318	349'433	4'571'994	281'304	131'319	149'985	76'112	73'873
	2017	314'028	343'241	4'621'237	293'998	156'293	137'705	77'076	60'629
	2018	299'716	333'148	4'666'015	288'370	169'664	118'706	72'032	46'674
	2019	311'466	329'508	4'704'905	290'618	164'750	125'868	61'428	64'440
	2020	236'828	273'575	4'728'444	250'036	141'856	108'180	53'635	54'545
	2021	238'481	259'893	4'779'304	209'033	163'832	45'201	68'051	-22'850
	2022	225'934	275'699	4'768'843	286'160	130'297	155'863	43'715	112'148
	2023	252'214	314'567	4'805'660	277'750	135'713	142'037	41'778	100'259
Change-ment		11.63%	14.10%	0.77%	-2.94%	4.16%	-8.87%	-4.43%	

Seuls près de 42'000 véhicules hors d'usage ont fini dans l'une des usines de broyage; il s'agit du nombre le plus faible jamais enregistré. Il existe toutefois un grand nombre de centaines de milliers de véhicules dont le sort est inconnu.

Législation européenne

En juillet 2023, l'UE a adopté le règlement 2023/1542 relatif aux batteries, qui règle l'ensemble du cycle de vie des batteries. La responsabilité élargie des producteurs stipule que ces derniers doivent prendre en charge les coûts de collecte et d'élimination. De plus, des taux de recyclage de 90 % pour le plomb, le cobalt, le cuivre et le nickel et de 50 % pour le lithium s'appliqueront à partir de 2027, et en outre, les nouvelles batteries devront contenir 85 % de plomb, 16 % de cobalt et 6 % de lithium et de nickel recyclés à partir de 2031. L'objectif consiste à soutenir l'économie circulaire et à réduire la dépendance vis-à-vis des livraisons de matières premières de l'étranger. La loi exige par ailleurs un passeport de batterie contenant de nombreuses informations sur chaque batterie.

La directive sur les véhicules hors d'usage sera également adaptée et on prévoit un nouveau règlement obligatoire pour les États membres. Là aussi, l'accent est mis sur l'idée d'une économie circulaire. 30 % des plastiques doivent être récupérés, et les nouveaux plastiques doivent contenir 25 % de matières recyclées, dont un

quart provenant de véhicules hors d'usage. Il s'agit de défis importants, considérant que les plastiques usagés ont été exposés au vent et aux intempéries pendant jusqu'à vingt ans. D'autres points concernent l'obligation d'information et la disponibilité des données, mais aussi des directives pour les recycleurs automobiles et les autorités. Il faut mettre en place et gérer des organes de contrôle pour toutes ces exigences. □

	Nombre	+/- %	Prix (CHF)
Commerce global	135'713	4.1	4'731
Serbie	25'441	7.2	3'116
Pologne	17'334	7.5	3'122
Bulgarie	12'146	-0.2	2'037
France	11'269	23.0	4'614
Ukraine	9'665	104.6	3'446
Libye	7'891	-37.8	639
Bosnie-Herzég.	7'580	65.0	3'589
Allemagne	6'386	-10.0	16'471
Albanie	6'364	49.6	1'830
Macédonie du Nord	5'417	44.5	2'580
Niger	3'343	-35.2	1'015
Moldavie	2'898	16.4	6'811
Kosovo	2'451	-6.2	8'032
République tchèque	2'213	5.8	7'842
Togo	1'919	-14.0	1'415
Lituanie	1'302	-15.9	2'884
Bénin	1'293	-8.9	1'477
Hongrie	1'016	-57.8	2'899

Extrait de la
statistique de
l'OFDF
(total 131 pays)

auto schweiz
suisse

Conseil de fondation

Président du conseil de fondation
auto-suisse

François Launaz
Andreas Burgener
Peter Grünenfelder (à partir du 12.06.2023)
Marcel Guerry
Roger Kunz
Tobias Lukas
Thomas Hurter
Manfred Wellauer
Reto Jaussi
Heiko Loretan (à partir du 12.06.2023)
Tobias Thommen
Christoph Erb, vice-président de la fondation

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

Comité du conseil de fondation

François Launaz
Christoph Erb
Peter Grünenfelder (à partir du 12.06.2023)
Roger Kunz
Tobias Thommen

Secrétariat

Daniel Christen, directeur
Urs Eberle, administration

RAPPORT D'ACTIVITÉS



Membres

Rapport d'activités

Lors de notre assemblée générale extraordinaire, Polestar a été admis à l'unanimité comme nouveau membre d'auto-suisse, avec effet au 1^{er} novembre 2023.

L'effectif au **01.01.2024** est de **36 entreprises d'importation**. Les **57 marques** importées (classées par pays d'origine) sont les suivantes:

Sociétés d'importation

AC Automobile Schweiz AG
 AMAG Group AG

 AO Automobile Schweiz AG
 AP Automobile Schweiz AG
 Astara Ital. Switzerland AG
 Astara Mobility Switzerland AG
 BMW (Suisse) SA
 DAF Trucks (Suisse) AG
 Daimler Buses Schweiz AG
 Daimler Truck Schweiz AG
 Emil Frey SA
 Ford Motor Company (Switzerland) SA
 Genesis Motor Switzerland AG
 Honda Motor Europe Ltd.
 Iveco (Suisse) SA
 JAGUAR LAND ROVER SCHWEIZ AG
 Kia Schweiz AG
 MAN Truck & Bus Schweiz AG
 Maserati (Suisse) SA
 Max Heidegger AG
 Maxomotive Schweiz AG
 Mazda (Suisse) SA
 Mercedes-Benz Suisse SA
 MIDI International S.A.
 MM Automobile Schweiz AG
 Polestar Automotive Switzerland GmbH
 Porsche Suisse SA
 Renault Suisse SA
 Renault Trucks (Suisse) SA
 Scania Suisse SA
 SsangYong Schweiz AG
 Subaru Suisse SA
 Suzuki Schweiz AG
 Toyota AG
 Volvo Car Switzerland AG
 Volvo Group (Suisse) SA

Marques

Citroën, DS Automobiles
 Audi, Cupra, Seat, Škoda, Volkswagen,
 véhicules utilitaires VW
 Opel
 Peugeot
 Alfa-Romeo, Fiat, Fiat Professional, Jeep
 Hyundai, Nissan
 BMW, Mini
 DAF
 Mercedes-Benz, Setra
 Fuso, Mercedes-Benz Trucks, Unimog
 Aston Martin
 Ford
 Genesis
 Honda
 Iveco
 Jaguar, Land Rover / Range Rover
 Kia
 MAN, Neoplan
 Maserati
 BMW ALPINA
 Aiways, Maxus
 Mazda
 Mercedes-Benz Cars and Vans, Smart
 Isuzu
 Mitsubishi
 Polestar
 Porsche
 Alpine, Dacia, Renault
 Véhicules utilitaires Renault
 Scania
 KGM (autrefois SsangYong)
 Subaru
 Suzuki
 Toyota, Lexus
 Voitures de tourisme Volvo
 Véhicules utilitaires Volvo

COMITÉ DIRECTEUR ET SECRÉTARIAT

Comité directeur



Peter Grünenfelder
(depuis 01.08.2023)
Président



Donato Bochicchio
Vice-président



Claudia Meyer
(depuis l'AG 2023)
Renault Suisse SA



Helmut Ruhl
AMAG Group AG



Roland Schell
(depuis l'AG 2023)
Mercedes-Benz Suisse SA



Marcel Guerry
Vice-président (jusqu'en mai
2023), Groupe Emil Frey



Marc Langenbrinck
(jusqu'à l'AG 2023)
Mercedes-Benz Suisse SA

Membres du bureau d'auto-suisse

Peter Grünenfelder
Andreas Burgener
Donato Bochicchio
Marcel Guerry (jusqu'en mai 2023)

Membres d'honneur d'auto-suisse

Claude F. Sage
Tony Wohlgensinger Président d'honneur
Max Nötzli Président d'honneur
François Launaz Président d'honneur

Secrétariat



Andreas Burgener
Directeur
— depuis 01.12.03



Christoph Wolnik
Directeur adj. / porte-parole
— depuis 16.03.15



Anita Burkhard
Secrétariat et comptabilité
— depuis 21.09.98



Luigi Cescato
Technique et statistiques
— depuis 01.07.19



Lucienne Hinderling
Traductrice
— depuis 04.11.13



Manuela Weber
Secrétariat
— depuis 01.02.09



Ramona Zysset
Secrétariat
— 04.02.19 – 30.09.2023

Assemblée générale 2023



La 65^e assemblée générale d'auto-suisse a eu lieu le 15 mai 2023 à l'Hôtel Hermitage à Lucerne.

L'assemblée présidée par le vice-président Marcel Guerry a été divisée en deux parties. 27 membres et cinq collaborateurs du secrétariat ont participé à la première partie statutaire. Marcel Guerry a salué en particulier Lukas Hasselberg, Astara Central Europe, et Steffen Baumann, Mercedes-Benz Suisse SA, qui ont tous deux participé pour la première fois dans leurs positions respectives.

Le procès-verbal de la 64^e assemblée générale d'auto-suisse du 17 mai 2022 dûment envoyé aux membres d'auto-suisse a été approuvé sans opposition et l'auteure en a été remerciée. Les membres ont également approuvé le rapport annuel détaillé d'auto-suisse, qui leur avait été envoyé avec la demande du comité directeur de l'approuver.

L'assemblée générale a aussi entériné à l'unanimité les comptes annuels 2022, le bilan

et le rapport de révision. Le budget 2023 a également été accepté. Le comité directeur, le président et le secrétariat ont été remerciés de leur travail et quitus a été donné pour l'année 2022.

Dans le but d'élargir le comité directeur, les membres ont accepté à l'unanimité de reformuler l'article 15 «Le comité directeur» des statuts comme suit: «Le Comité directeur se compose du Président ainsi que de 5 [au lieu de 4] membres au maximum, qui sont élus pour une durée de 3 ans et qui sont rééligibles.»

En rapport avec la modification des statuts, Claudia Meyer, Renault Suisse SA, a été élue à l'unanimité comme nouveau et cinquième membre du comité directeur pour trois ans.

L'assemblée générale a confirmé par acclamation la réélection pour trois ans de Mercedes-Benz Suisse SA en tant que membre du comité directeur. Depuis le 1^{er} juin 2023, la société est représentée dans le comité directeur par son nouveau CEO, Roland Schell.

Donato Bochicchio, vice-président et membre de la commission de sélection de la présidence, a informé sur la procédure de recherche d'un successeur d'Albert Rösti. Ensuite, Dr Peter Grünenfelder a été élu président d'auto-suisse jusqu'à l'assemblée générale 2026 sur proposition du comité directeur. Le président nouvellement élu a remercié les membres pour leur confiance et les a assurés de son plein engagement pour le moteur de l'économie. Il souhaite ainsi apporter sa contribution à la mobilité du futur.

Le vice-président Marcel Guerry a annoncé sa démission du comité directeur pour la fin mai 2023 et a remercié spécialement Donato Bochicchio pour son engagement et leur bonne collaboration. Il a aussi remercié le secrétariat et les membres pour leur confiance.

Après la fin de la partie statutaire, les invités arrivés entre-temps ont rejoint l'assemblée générale, et le président fraîchement élu, Peter Grünenfelder, leur a souhaité une cordiale bienvenue.

Dans son discours, le président a notamment évoqué les grands défis tels que le maintien de la mobilité, qui joue un rôle décisif dans la garantie de la prospérité.

Il a souligné que le trafic routier motorisé est central pour la mobilité en Suisse et constitue la base d'innombrables processus de production et de services et qu'il est le moteur de l'économie.

Il a ensuite parlé de la progression de l'électrification et du développement de nouvelles technologies de propulsion, qui augmentent le besoin d'action politique. Dans ce contexte, Peter Grünenfelder a insisté sur l'importance de la sécurité d'approvisionnement en électricité et de l'ouverture technologique, faute de quoi le progrès, la mobilité et la prospérité économique seraient en danger.

Il a en outre évoqué les allègements fiscaux pour les véhicules respectueux du climat ainsi qu'un réseau dense de stations de recharge et la création de possibilités d'utilisation des carburants synthétiques, afin que le progrès automobile reste possible en Suisse.

De même, il est d'avis que le trafic doit à nouveau être fluidifié, en particulier sur les routes nationales, car les coûts du temps perdu dans les embouteillages ont fortement augmenté en quelques années pour atteindre environ trois milliards de francs.

En même temps, dit-il, il faut s'opposer aux villes qui se barricadent et tolèrent des actions contre le trafic individuel douteuses du point de vue juridique. Cela ne créerait pas de prospérité, mais mettrait en péril leur position de centres économiques de notre pays.

Pour ces raisons, il faut une «coalition de la mobilité» composée d'associations et de politiciens progressistes en matière de transport, d'économie et de finances.

À l'issue de son discours, il a donné la parole au conférencier invité Urs Bieri, co-directeur de l'institut de recherches gfs.bern, qui a présenté les résultats de l'étude représentative sur l'attitude de la population suisse face aux thèmes actuels de la mobilité. Son discours a été suivi avec beaucoup d'intérêt.

À la fin de la réunion, le conseiller fédéral Albert Rösti, chef du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication DETEC, a adressé un mot aux participants et a évoqué les défis politiques actuels dans son département. Il a souhaité bonne chance à son successeur indirect au poste de président d'auto-suisse, Peter Grünenfelder, et beaucoup de succès à toutes les personnes présentes. □

Anita Burkhard

Assemblée générale extraordinaire 2023

L'assemblée générale extraordinaire d'auto-suisse a eu lieu le 24 octobre 2023 au Seminarhotel Bocken à Horgen.

Sous la présidence de Peter Grünenfelder, le document de stratégie d'auto-suisse pour les années 2024 à 2026, élaboré par le comité directeur, a été présenté aux membres. Les membres ont été invités à donner leur avis sur le document après l'assemblée et jusqu'à fin novembre.

En outre, l'organisation suisse d'importation Polestar Automotive Switzerland GmbH a été admise à l'unanimité comme nouveau membre d'auto-suisse avec effet au 1^{er} novembre 2023. Le Managing Director, Dimitris Chanazoglou, a remercié les membres pour l'adhésion et a ensuite reçu les félicitations de Peter Grünenfelder et d'Andreas Burgener. □

Anita Burkhard



Secrétariat

En 2023, le secrétariat d'auto-suisse s'est acquitté, outre les tâches administratives, des travaux suivants:

- Sondages ou enquêtes auprès des membres sur les questions suivantes: prévisions des parts de marché des propulsions alternatives pour les voitures de tourisme et de livraison entre 2023 et 2025 et pour les camions 2030, estimations du marché pour 2023 et 2024, satisfaction des membres, sondages sur les dates pour les réunions des groupes de travail
- Monitoring médiatique
- Publication de la newsletter VISIBILITÉ
- Établissement de diverses statistiques pour les membres et le public
- Statistiques des immatriculations de voitures de tourisme neuves
- Statistique mensuelle des immatriculations de voitures de tourisme et de livraison neuves avec propulsion alternative
- Statistique mensuelle des immatriculations de voitures automobiles légères neuves M1 + N1 (types de véhicules 1 voitures de tourisme, et 30 voitures de livraison)
- Statistique des immatriculations de VU légers (types de véhicules 10 voitures automobiles légères, 21 minibus, et 30 voitures de livraison)
- Statistique des immatriculations de véhicules utilitaires
- Établissement de la statistique mensuelle VT Mofis détaillée
- Établissement de la statistique mensuelle Mofis par modèles et types d'homologation
- Statistique des importations directes et statistique code A (voitures de tourisme avec 1^e immatriculation à l'étranger) par marques
- Statistique mensuelle des VT et VU légers rechargeables
- Traitement et mise à jour de l'agenda de presse sur le site Internet d'auto-suisse
- Émission de carnets antipollution pour les véhicules importés en tant qu'effets déménagés et pour les importations directes ainsi que de carnets antipollution de remplacement
- Organisation et réalisation de diverses séances avec le conseil consultatif politique
- Organisation et réalisation de l'assemblée générale le 15 mai 2023 (à l'Hôtel Hermitage à Lucerne)
- Organisation et réalisation d'une assemblée générale extraordinaire le 24 octobre 2023 (au Seminarhotel Bocken à Horgen)
- Organisation et réalisation de l'assemblée générale de la coopérative sestorec (solution sectorielle pour le recyclage des batteries) le 7 juin 2023
- Édition des procès-verbaux de l'assemblée générale ainsi que de diverses séances du comité directeur et des commissions
- Information des membres d'auto-suisse et de leurs différentes commissions internes
- Organisation et réalisation de quatre «soirées auto et transports» (soirées pour parlementaires; 6 juin 2023, 19 septembre 2023, et 12 décembre 2023) en collaboration avec l'UPSA et l'ASTAG
- Organisation et réalisation de la séance des responsables des relations publiques le 31 octobre 2023 au Seminarhotel Bocken
- Organisation et réalisation de la conférence de presse annuelle le 8 mars 2023 au Kongresszentrum Kreuz, Berne

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

- Correspondance diverse, telle que demandes, suggestions et renseignements aux offices fédéraux des routes, de la statistique, de l'énergie et de l'environnement (OFROU, OFS, OFEN et OFEV) ainsi qu'au CFVhc et à d'autres bureaux administratifs
- Siège dans le comité directeur de routesuisse
- Vice-présidence du conseil de fondation du Geneva International Motor Show
- Siège dans le comité de la fondation du Geneva International Motor Show
- Siège dans le directoire des Journalistes suisses de la presse motorisée JSPM
- Adhésion à l'Organisation internationale des constructeurs automobiles OICA
- Adhésion et siège dans la commission de l'Union suisse des arts et des métiers USAM
- Nouvelle enquête sur les réseaux de concessionnaires en Suisse 2023
- Encadrement de l'adaptation de l'étiquette-énergie pour les voitures de tourisme neuves
- Prise de position dans la procédure d'audition relative à la modification de l'Ordonnance sur l'énergie
- Diverses réponses aux consultations au niveau fédéral □

Anita Burkhard

Activités des commissions et des groupes de travail

Commission technique (CT)

Au cours de l'exercice 2023, les CT VT et VU des importateurs se sont réunies au rythme habituel, en printemps et en automne.

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

- Les CT se sont penchées en détail sur
 - les prescriptions en matière de CO₂
 - les prochaines normes antipollution Euro7
 - le passage au nouveau régime d'admission des véhicules IVI (données individuelles, non plus basées sur le type)
 - le système de déclaration concernant la solution sectorielle sestorec (exonération de la contribution anticipée de recyclage pour les batteries)
 - la nouvelle ordonnance sur les batteries de l'UE 2023/1542
 - le système eCall
 - la mise hors service de TARGA à la mi-2024
 - les changements chez asaTech
 - la solution transitoire concernant les rapports d'expertise des roues asa pour les véhicules immatriculés au moyen de l'IVI (eCOC)
 - l'introduction de nouveaux tachygraphes
- la mesure du nombre de particules diesel
- SERMI, accès aux pièces sujettes au vol pour les non-représentants de marque
- la révision de la fiche technique concernant les véhicules routiers équipés d'installations à gaz, exigences et contrôle, ainsi que sa publication en décembre 2023
- diverses consultations achevées et en cours
- plusieurs propositions qu'auto-suisse a soumises aux organes politiques
- Les responsables de la technique et de l'homologation (VT / VU) ont reçu des documents relatifs à des nouvelles instructions de la Confédération ainsi que divers circulaires.
- Les responsables de la technique et de l'homologation ont activement soutenu le secrétariat dans l'élaboration des prises de position sur les changements de diverses ordonnances mis en consultation dans le domaine du transport routier, de l'ordonnance sur les exigences relatives à l'efficacité énergétique, etc. □

Luigi Cescato

Réunion des responsables des relations publiques

Les responsables des relations publiques des membres d'auto-suisse sont invités à une réunion au moins une fois par an. À cette occasion, le secrétariat les informe sur les thèmes actuels relevant de la communication et de la politique. En 2023, la réunion a eu lieu la veille de l'ouverture de l'«Auto Zürich», le 31 octobre 2023 au Seminarhotel Bocken à Horgen. À l'avenir, la réunion sera organisée un peu plus tard en novembre, indépendamment du salon, afin de permettre à davantage de responsables des relations publiques d'y participer.

Après un accueil par le président d'auto-suisse, Peter Grünenfelder, et une rétrospective annuelle sur la communication d'auto-suisse, on

y a discuté divers sujets politiques: les résultats des élections parlementaires fédérales du 22 octobre 2023, la révision de la loi sur le CO₂ pour l'après-2024 et un aperçu de la législature, qui comprenait notamment la consultation sur les réglementations relatives à la conduite automatisée ainsi que la votation prévue en 2024 sur l'élimination des goulets d'étranglement sur les routes nationales. La situation actuelle du Geneva International Motor Show a également fait l'objet d'informations et de discussions. La réunion a été suivie par un dîner commun au Seminarhotel Bocken. □

Christoph Wolnik



Adhésions et représentations

Fondation du Geneva International Motor Show GIMS, «Comité permanent du Salon international de l'automobile»

Fondation / conseil de fondation

Grünenfelder Peter Dr, vice-président
Rhombert Philipp (Groupe Emil Frey), vice-président
Wittmann Olivier (AMAG Import AG)

Membres d'honneur

Sage Claude F., président d'honneur
Bösiger Werner
Gmür Walter
Meile Alexander, Dr
Nötzli Max
Stüber Peter, Dr
Wohlgensinger Tony

Comité du salon (19 sièges occupés par auto-suisse, situation au 24.08.2023)

01. Battiston Diego	Genesis Motor Switzerland AG
02. Bochicchio Donato	Ford Motor Company (Switzerland) SA
03. Brunner Marc	SsangYong Schweiz AG
04. Burgener Andreas	auto-suisse
05. Dilsch Tobias	AP Automobile Schweiz AG
06. Fahrni Peter	Kia Schweiz AG
07. Frey Walter	Groupe Emil Frey
08. Gaito Domenico	Volvo Car Switzerland AG
09. Glinski Michael	Porsche Suisse SA
10. Gregorini Claude	AMAG Import AG, Volkswagen
11. Hasselberg Lukas	Astara Europe
12. Jansen Michel	Astara Mobility Switzerland AG, Nissan
13. Jermann Dieter	AMAG Import AG / AUDI
14. Kohler Markus	AMAG Import AG, Škoda
15. Meyer Claudia	Renault Suisse SA
16. Meyer Pascal	Subaru Suisse SA
17. Quan Trinh	Mercedes-Benz Suisse SA, Smart
18. Reinwald Melanie	BMW (Suisse) SA
19. Walker Matthias	Mazda (Suisse) SA

Commission des exposants VT

Lionel Zimmer	Président
Brechtbühl Christoph	Mercedes-Benz Suisse SA
Cauderay Philippe	Toyota AG
Hoch Bernd	Groupe Emil Frey
Kirchner Karin	Renault Suisse SA
Kucsera Dominic	AMAG Import AG
Walker Matthias	Mazda (Suisse) SA

Union professionnelle suisse de l'automobile UPSA

Commission Assurance qualité, conseiller/ère de vente automobile avec brevet fédéral

Président: Patrick Ganière

Brunswick Marine AG, Switzerland

Assesneur: Andreas Burgener

auto-suisse

Dynamic Test Center DTC

Andreas Burgener

Conseil d'administration / président

routesuisse – Fédération routière suisse FRS

Peter Grünenfelder

Conférence des présidents

Fonds de sécurité routière

Andreas Burgener

Conseil d'experts

Journalistes suisses de la presse motorisée JSPM

Christoph Wolnik

Assesneur dans le comité

Autres adhésions

Groupe de travail sécurité routière, OFROU (A. Burgener)

Cardossier

Coopérative sestorec (A. Burgener + L. Cescato)

Association de promotion de la Fondation PME Suisse

Partenaire its-ch Intelligent Transport Systems Switzerland (A. Burgener)

Union suisse des arts et métiers usam (commission transports)

Swiss eMobility

Society of Automotive Engineers Switzerland (A. Burgener)

Association suisse des sciences des transports ASST

Musée suisse des transports à Lucerne

Conseil de la sécurité routière

Participations

auto-i-dat

Dynamic Test Center DTC Vauffelin

Auto Sport Suisse

AUTOMATISÉ OU AUTONOME



Andreas Burgener,
directeur

Comment nous déplacerons-nous dans quinze ans? Nous pouvons partir du principe que l'énergie de propulsion des voitures neuves ne sera plus de nature fossile, du moins en Europe et dans les pays industrialisés. La question centrale sera de savoir dans quelle mesure nous devons ou saurons encore conduire. Où pouvons-nous déterminer activement le cours des choses? Où pouvons-nous aborder les obstacles et les défis de manière autonome?

«Obstacles et défis» était le titre de mes premiers mots de conclusion en tant que directeur d'auto-suisse dans le rapport annuel 2004. Le peuple et les cantons venaient de rejeter par votation les propositions appelées

«Avanti», visant à accélérer l'extension du réseau autoroutier. Le numérique plutôt que le béton, était le mot d'ordre. Entre-temps, on a entamé la construction du deuxième tube du Gothard, et en automne 2024, les citoyens seront appelés à se prononcer sur six projets d'élimination des goulots d'étranglement. C'est à l'époque que nous avons décidé de créer une perception positive et un environnement favorable à notre branche grâce à une mobilité efficace et intelligente. Alors, rien de nouveau sous le soleil?

Bien au contraire. J'ai pu vivre avec l'équipe d'auto-suisse une période incroyablement passionnante, marquée par la force d'innovation et de rayonnement d'un secteur hautement compétent. La transformation ne s'arrête pas à la forme de propulsion. L'évolution fondamentale a lieu au niveau de la numérisation et de l'automatisation. À l'époque de l'industrialisation, la force manuelle était complétée par la force mécanique, et maintenant, l'intelligence humaine est complétée par l'intelligence artificielle. Il est dans la nature humaine que cela génère des peurs. On réclame rapidement une régulation par l'État, on souhaite un risque zéro, et une mentalité «garantie tout risque» s'installe. C'est ici qu'apparaîtra l'un des futurs défis d'auto-suisse. Dans la lignée des limites de la croissance du Club de Rome, le débat porte aujourd'hui sur la réduction de la croissance. La décroissance est une vision pessimiste des choses, qui occulte complètement l'inventivité humaine. Notre secteur est poussé par le pouvoir

des prix dans l'économie de marché. Si une ressource se raréfie, cela entraîne une hausse des prix et, en conséquence, des innovations et donc une utilisation plus économe. C'est ce qui se passe avec le CO₂: lorsque le prix augmente à la suite de sanctions, la branche réagit avec de nouvelles technologies. Si nous voulons un avenir prospère, nous devons lutter pour une ouverture technologique.

Je suis convaincu que l'équipe d'auto-suisse avec le nouveau directeur Thomas Rücker, dans les structures éprouvées avec le comité directeur et les membres, vont défendre et élaborer des solutions politiquement et économiquement viables.

Je suis reconnaissant pour les vingt dernières années, au cours desquelles j'ai pu diriger l'association en tant que directeur. Monsieur Rudolf Huber, BMW (Suisse) SA, et Monsieur Claude F. Sage, Honda Automobiles (Suisse) SA, les vice-directeurs de l'époque, avaient raison quand ils m'ont dit que la tâche de direction était le travail le plus intéressant de notre branche. Au cours de cette conversation, le poste a été désigné comme chef d'orchestre ou dompteur. Là aussi, les deux avaient raison. Si cette période a été majoritairement couronnée de succès, c'est parce que j'ai pu compter sur un environnement professionnel solide au sein des structures d'auto-suisse, des associations partenaires, de l'administration et du monde politique. Je ne me suis guère retrouvé devant des portes closes, même chez nos adversaires

politiques. Or, l'efficacité n'était pas la même partout; mais cela fait partie du travail, et cela fait partie de la Suisse.

Si nous voulons nous déplacer de manière autonome, ça ne se fera pas tout seul. Cela va demander beaucoup de travail. Mais cet effort pour la mobilité individuelle en vaudra la peine. Nous voulons avancer, c'est pourquoi l'homme a inventé la roue. Nous voulons décider nous-mêmes où nous voulons nous rendre, quand nous voulons y aller et avec quel moyen de transport, et ce aujourd'hui comme demain.

Je remercie tout le monde, et tout particulièrement l'équipe d'auto-suisse, pour l'excellente collaboration au cours de toutes ces années. □

Andreas Burgener

STATISTIQUES

- 35 Nouvelles immatriculations de voitures de tourisme neuves 2023
- 36 Nouvelles immatriculations des 15 premiers modèles de voitures de tourisme 2023
- 36 Nouvelles immatriculations de véhicules de transport de personnes 2023
- 37 Nouvelles immatriculations de véhicules légers de transport de marchandises 2023
- 38 Nouvelles immatriculations de véhicules lourds de transport de marchandises 2023
- 38 Nouvelles immatriculations et effectif de voitures de tourisme à partir de 1980
- 40 Effectif des voitures de tourisme réparti selon les principaux carburants à partir de 2010
- 41 Nouvelles immatriculations et effectif des voitures de tourisme 4x4 dès 1980
- 42 Comparaison mensuelle des nouvelles immatriculations de voitures de tourisme à partir de 2000
- 43 Évolution de l'effectif des véhicules automobiles 2014 – 2023

Nouvelles immatriculations de voitures de tourisme neuves 2023

janvier - décembre 2023

date de référence: 31.12.2023/c

Marque	Part du marché %			Déc. 2022	Déc. 2023	+/- %	Part du marché %			+/- %
	Déc. 2023	Déc. 2022	Déc. 2023				Cum. 2023	Cum. 2022	Cum. 2023	
Aiways	0.0	0.0	1	7	-85.7	0.0	0.0	47	51	-7.8
Alfa Romeo	0.3	0.5	87	136	-36.0	0.6	0.6	1'487	1'272	16.9
Alpine	0.1	0.1	15	16	-6.3	0.1	0.1	129	123	4.9
Aston Martin	0.0	0.1	9	17	-47.1	0.1	0.1	151	128	18.0
Audi	7.8	8.2	2'103	2'020	4.1	8.1	8.0	20'313	18'051	12.5
BMW	9.2	9.2	2'480	2'283	8.6	8.4	8.7	21'290	19'685	8.2
BMW Alpina	0.0	0.0	5	9	-44.4	0.0	0.0	70	57	22.8
Citroën	0.9	0.7	254	181	40.3	1.2	1.5	2'924	3'452	-15.3
Dacia	3.3	3.0	885	736	20.2	3.2	3.2	7'961	7'304	9.0
DS Automobiles	0.2	0.1	43	33	30.3	0.3	0.3	677	594	14.0
Fiat	2.0	1.3	538	316	70.3	1.7	1.8	4'302	3'993	7.7
Ford	3.3	3.3	900	818	10.0	4.0	3.9	10'029	8'878	13.0
Genesis	0.3	0.4	83	93	-10.8	0.3	0.2	717	487	47.2
Honda	0.8	0.6	221	154	43.5	0.9	1.1	2'343	2'387	-1.8
Hyundai	2.7	2.6	734	645	13.8	3.4	3.4	8'452	7'578	11.5
Jaguar	0.2	0.1	44	32	37.5	0.2	0.2	414	552	-25.0
Jeep	0.7	0.7	189	167	13.2	1.0	0.7	2'427	1'651	47.0
Kia	2.3	2.1	625	523	19.5	2.7	2.6	6'859	5'782	18.6
Land Rover	0.8	0.5	225	132	70.5	0.8	0.7	1'977	1'524	29.7
Lexus	0.3	0.3	84	77	9.1	0.3	0.2	856	539	58.8
Maserati	0.1	0.2	24	41	-41.5	0.2	0.2	531	387	37.2
Mazda	2.0	1.4	548	340	61.2	1.8	1.9	4'493	4'255	5.6
Mercedes-Benz	8.0	9.0	2'157	2'218	-2.8	7.9	8.5	19'971	19'306	3.4
Mini	1.2	1.5	336	382	-12.0	1.5	1.7	3'891	3'813	2.0
Mitsubishi	1.2	0.5	321	130	146.9	0.9	0.8	2'172	1'847	17.6
Nissan	1.1	0.8	300	208	44.2	1.2	0.8	2'998	1'704	75.9
Opel	2.3	1.4	627	334	87.7	1.9	2.0	4'784	4'454	7.4
Peugeot	1.4	1.2	370	292	26.7	2.1	2.8	5'381	6'429	-16.3
Polestar	0.5	0.6	140	145	-3.4	0.4	0.4	901	814	10.7
Porsche	0.9	2.3	244	557	-56.2	1.8	1.9	4'564	4'334	5.3
Renault	3.3	4.2	892	1'040	-14.2	3.4	3.3	8'584	7'512	14.3
Seat / Cupra	5.2	4.3	1'412	1'068	32.2	4.7	4.7	11'958	10'638	12.4
Škoda	7.9	8.4	2'129	2'074	2.7	8.4	7.7	21'160	17'405	21.6
Smart	0.4	0.1	121	26	365.4	0.3	0.1	826	254	225.2
SsangYong	0.1	0.1	30	22	36.4	0.1	0.1	309	128	141.4
Subaru	1.1	0.4	286	101	183.2	0.7	0.6	1'849	1'450	27.5
Suzuki	1.8	2.2	481	540	-10.9	1.7	1.7	4'321	3'790	14.0
Tesla	4.0	6.1	1'086	1'499	-27.6	3.5	3.9	8'757	8'725	0.4
Toyota	3.6	3.8	976	948	3.0	5.3	5.4	13'291	12'157	9.3
Volvo	2.5	2.0	679	507	33.9	3.1	2.5	7'827	5'731	36.6
Volkswagen	14.7	14.8	3'960	3'657	8.3	11.2	11.3	28'350	25'420	11.5
Diverse Marken	1.1	0.9	304	213	42.7	0.7	0.6	1'871	1'293	44.7
Total	100.0	100.0	26'948	24'737	8.9	100.0	100.0	252'214	225'934	11.6
4 x 4	53.1	53.1	14'301	13'130	8.9	51.0	50.6	128'650	114'316	12.5
Essence	28.1	32.8	7'580	8'112	-6.6	33.3	37.5	83'866	84'815	-1.1
Diesel	8.4	9.4	2'268	2'320	-2.2	9.3	11.6	23'499	26'286	-10.6
Hybride HEV + MHEV	26.3	23.2	7'074	5'727	23.5	27.3	24.8	68'830	56'107	22.7
Plug-In PHEV* + REX	10.3	6.9	2'782	1'700	63.6	9.2	8.1	23'220	18'355	26.5
Électrique	26.9	27.7	7'240	6'859	5.6	20.9	17.8	52'728	40'173	31.3
GNC	0.0	0.1	2	14	-85.7	0.0	0.1	39	122	-68.0
Hydrogène/électrique	0.0	0.0	1	5	-80.0	0.0	0.0	27	72	-62.5
Divers	0.0	-	1	-	-	0.0	0.0	5	4	25.0
Total autres	63.5	57.8	17'100	14'305	19.5	57.4	50.8	144'849	114'833	26.1

*PHEV y compris importations parallèles, sans importations directes
Source: auto-suisse / OFROU / MOFIS 03.01.2024

Nouvelles immatriculations des 15 premiers modèles de voitures de tourisme 2023

janvier - décembre 2023

date de référence: 31.12.2023/lc

Classement	Marque	Modèle	Nombre
1	Tesla	Model Y	6'173
2	Škoda	Enyaq	5'159
3	Škoda	Octavia	4'943
4	Audi	Q3	4'083
5	Volkswagen	Tiguan	4'023
6	Volkswagen	Polo	3'783
7	Audi	Q4	3'666
8	Mercedes-Benz	GLC-Klasse	3'659
9	BMW	X1	3'586
10	Volkswagen	Golf	3'526
11	Volvo	XC40	3'232
12	Škoda	Karoq	3'201
13	BMW	X3	3'120
14	Audi	A3	3'110
15	Dacia	Sandero	3'074

Source: auto-suisse / OFROU / MOFIS 03.01.2024

auto schweiz
suisse

Nouvelles immatriculations de véhicules de transport de personnes 2023

janvier - décembre 2023

date de référence: 31.12.2023/lc

Marque	Camping-cars		Minibus		Cars		Bus		Autres		Part du marché %		Total marque		+/- %
	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	
BMW	-	-	-	-	-	-	-	-	6	2	0.1	0.0	6	2	200.0
Citroën	551	688	-	-	-	-	-	-	1	-	7.2	9.7	552	688	-19.8
Fiat	1'539	1'313	-	-	-	1	-	-	1	3	20.2	18.5	1'540	1'317	16.9
Ford	596	429	28	14	4	9	-	-	1	4	8.3	6.4	629	456	37.9
Fuso	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	0.0	0.0	1	2	-50.0
Isuzu	-	-	-	-	3	1	-	-	-	-	0.0	0.0	3	1	200.0
Iveco	45	50	-	-	23	5	29	19	12	19	1.4	1.3	109	93	17.2
MAN	60	43	30	22	5	5	119	66	17	7	3.0	2.0	231	143	61.5
Mercedes-Benz	561	579	73	33	67	34	198	104	63	57	12.6	11.3	962	807	19.2
Nissan	1	2	-	-	-	-	-	-	-	3	0.0	0.1	1	5	-80.0
Opel	26	38	-	-	-	-	-	-	1	-	0.4	0.5	27	38	-28.9
Peugeot	244	129	-	-	-	-	-	-	1	-	3.2	1.8	245	129	89.9
Renault	164	72	16	26	-	1	-	-	17	5	2.6	1.5	197	104	89.4
Scania	4	-	-	-	-	1	8	17	4	-	0.2	0.3	16	18	-11.1
Setra	-	-	-	-	25	11	-	-	-	-	0.3	0.2	25	11	127.3
Suzuki	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	0.0	-	2	-100.0
Toyota	30	110	-	13	1	-	-	-	5	2	0.5	1.8	36	125	-71.2
Volkswagen	2'661	2'866	22	21	-	6	-	-	119	32	36.8	41.1	2'802	2'925	-4.2
Volvo	1	2	-	-	3	4	-	40	4	3	0.1	0.7	8	49	-83.7
Škoda	-	-	-	-	-	-	-	-	8	3	0.1	0.0	8	3	166.7
Autres	104	123	-	-	44	10	67	57	4	8	2.9	2.8	219	198	10.6
Total	6'588	6'446	169	129	175	88	421	303	264	150	100.0	100.0	7'617	7'116	7.0

Source: auto-suisse / OFROU / MOFIS 03.01.2024

auto schweiz
suisse

Nouvelles immatriculations de véhicules légers de transport de marchandises 2023

janvier - décembre 2023

date de référence: 31.12.2023/lc

Marque	PT < 2.25 t		PT 2.25 < 2.6 t		PT 2.6 < 3.45 t		PT 3.45 < 3.5 t		Part du marché %		Total marque		+/- %
	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	
Citroën	153	233	293	318	645	608	243	253	4.4	5.7	1'334	1'412	-5.5
DFSK	2	-	-	-	-	-	-	-	0.0	-	2	-	-
Dacia	4	-	-	-	-	-	-	-	0.0	-	4	-	-
Fiat	177	56	314	75	494	537	690	268	5.5	3.8	1'675	936	79.0
Ford	464	473	189	56	2'603	2'085	943	815	13.9	13.8	4'199	3'429	22.5
Fuso	-	-	-	-	-	-	161	119	0.5	0.5	161	119	35.3
Hyundai	-	-	-	-	-	-	-	1	-	0.0	-	1	-100.0
Isuzu	-	-	-	-	299	283	267	190	1.9	1.9	566	473	19.7
Iveco	-	-	-	-	-	-	1'591	1'547	5.3	6.2	1'591	1'547	2.8
Jeep	-	-	-	-	26	28	-	-	0.1	0.1	26	28	-7.1
Land Rover	-	-	-	-	1	9	-	-	0.0	0.0	1	9	-88.9
MAN	-	-	-	-	-	-	517	481	1.7	1.9	517	481	7.5
Maxus	-	-	30	16	37	3	30	35	0.3	0.2	97	54	79.6
Mercedes-Benz	206	145	38	7	1'536	1'200	2'103	1'873	12.8	12.9	3'883	3'225	20.4
Mitsubishi	-	-	-	-	-	180	-	3	-	0.7	-	183	-100.0
Nissan	189	46	17	49	129	218	105	136	1.5	1.8	440	449	-2.0
Opel	233	215	282	246	738	548	281	210	5.1	4.9	1'534	1'219	25.8
Peugeot	189	160	338	306	773	654	275	432	5.2	6.2	1'575	1'552	1.5
Piaggio	13	31	58	30	3	2	-	-	0.2	0.3	74	63	17.5
Renault	1'123	874	116	2	1'745	1'200	1'659	1'525	15.3	14.5	4'643	3'601	28.9
SsangYong	-	-	-	-	28	3	-	-	0.1	0.0	28	3	833.3
Suzuki	168	194	-	1	-	-	-	-	0.6	0.8	168	195	-13.8
Toyota	36	50	376	302	1'300	883	302	199	6.7	5.8	2'014	1'434	40.4
Volkswagen	665	458	930	860	2'658	1'891	1'171	1'104	17.9	17.3	5'424	4'313	25.8
Autres	114	62	13	16	33	40	141	65	1.0	0.7	301	183	64.5
Total	3'736	2'997	2'994	2'284	13'048	10'372	10'479	9'256	100.0	100.0	30'257	24'909	21.5

Source: auto-suisse / OFROU / MOFIS 03.01.2024

Nouvelles immatriculations de véhicules lourds de transport de marchandises 2023

Marque	PT > 3.5 < 8 t		PT 8 < 16 t		PT 16 < 18 t		PT = 18 t		PT > 18 - 26 t	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021
DAF	3	-	9	4	4	4	115	106	82	54
Fiat	11	1	-	-	-	-	-	-	-	-
Ford	152	21	-	-	-	-	2	-	-	-
Fuso	26	24	7	7	-	-	-	-	-	-
Hyundai	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Isuzu	13	4	10	9	-	-	-	-	-	-
Iveco	77	129	72	39	8	3	83	61	35	30
MAN	27	6	29	36	12	12	188	150	134	104
Mercedes-Benz	32	66	101	81	52	22	394	203	200	116
Renault	2	1	16	19	39	37	164	141	96	45
Scania	-	-	2	5	14	7	311	246	259	209
Volkswagen	1	4	-	-	-	-	-	-	-	-
Volvo	-	-	10	16	21	18	258	300	229	178
Autres	67	59	85	52	-	-	1	1	5	1
Total	411	315	341	268	150	103	1'516	1'208	1'040	738

Source: auto-suisse / OFROU / MOFIS 03.01.2024

Nouvelles immatriculations et effectif de voitures de tourisme à partir de 1980

Année	Nouv. immatriculations	Différence avec l'année précédente		Effectif	Différence avec l'année précédente	
		Unités	%		Unités	%
1980	2'246'752	92'478	4.3	279'764	7'692	2.8
1985	2'617'164	65'032	2.5	269'278	-3'887	-1.4
1990	2'985'399	89'557	3.1	327'456	-7'638	-2.3
1995	3'229'169	64'126	2.0	272'897	2'888	1.1
2000	3'545'247	77'972	2.2	315'398	-2'587	-0.8
2005	3'861'442	50'091	1.3	259'426	-9'785	-3.6
2010	4'119'370	67'801	1.7	294'239	28'221	10.6
2011	4'209'300	89'930	2.2	318'958	24'719	8.4
2012	4'300'036	90'736	2.2	328'139	9'181	2.9
2013	4'366'895	66'859	1.6	307'885	-20'254	-6.2
2014	4'430'375	63'480	1.5	301'942	-5'943	-1.9
2015	4'503'865	73'490	1.7	323'783	21'841	7.2
2016	4'571'994	68'129	1.5	317'318	-6'465	-2.0
2017	4'621'237	49'243	1.1	314'028	-3'290	-1.0
2018	4'666'015	44'778	1.0	299'716	-14'312	-4.6
2019	4'704'905	38'890	0.8	311'466	11'750	3.9
2020	4'728'444	23'539	0.5	236'828	-74'638	-24.0
2021	4'779'304	50'860	1.07561811	238'481	1'653	0.7
2022	4'768'843	-10'461	-0.2	225'934	-12'547	-5.3
2023	4'805'660	36'817	0.772032126	252'214	26'280	11.6

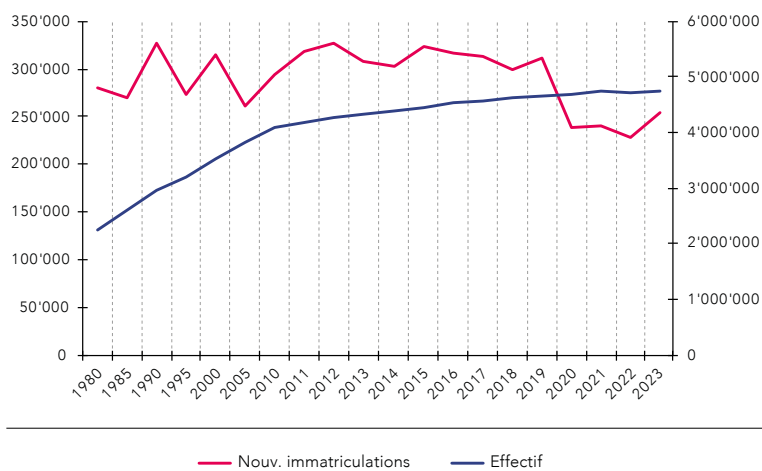
Source: OFS, dès 2007 auto-suisse
auto-suisse, dès 1993 MOFIS

janvier – décembre 2023

date de référence: 31.12.2023/lc

PT > 26 - 32 t		PT > 32 t		Part du marché %		Total marque		+/- %
2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	
5	9	4	1	5.1	5.2	222	178	24.7
-	-	-	-	0.3	0.0	11	1	1'000.0
-	-	-	-	3.5	0.6	154	21	633.3
-	-	-	-	0.8	0.9	33	31	6.5
1	-	-	-	0.0	0.0	1	1	-
-	-	-	-	0.5	0.4	23	13	76.9
18	14	4	7	6.8	8.2	297	283	4.9
83	48	97	105	13.0	13.4	570	461	23.6
152	88	75	64	23.0	18.6	1'006	640	57.2
21	21	25	19	8.3	8.2	363	283	28.3
102	113	109	131	18.2	20.6	797	711	12.1
-	-	-	-	0.0	0.1	1	4	-75.0
105	87	92	99	16.4	20.2	715	698	2.4
17	11	1	-	3.1	3.8	176	124	41.9
504	391	407	426	100.0	100.0	4'369	3'449	26.7

auto schweiz suisse

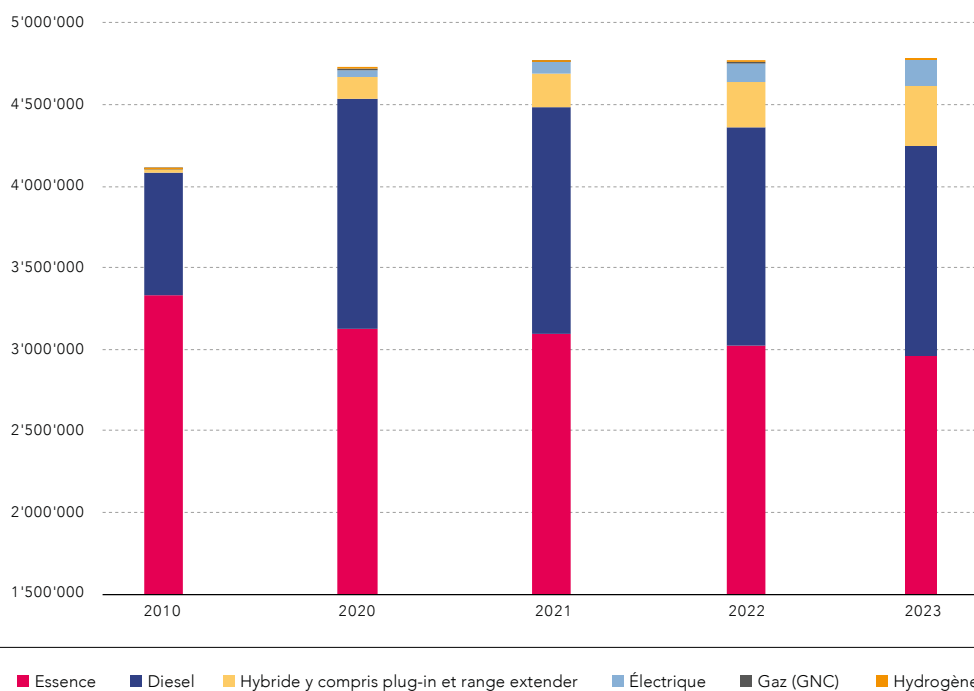


auto schweiz suisse

Effectif des voitures de tourisme réparti selon les principaux carburants à partir de 2010

Carburant	2010	%	2020	%	2021	%	2022	%	2023	%
Essence	3'334'364	80.94	3'123'042	66.05	3'092'532	64.71	3'019'229	63.31	2'975'774	61.92
Diesel	750'371	18.22	1'408'883	29.80	1'389'249	29.07	1'338'043	28.06	1'290'783	26.86
Hybride y compris plug-in et range extender	17'316	0.42	1'371'128.0	2.90	210'338	4.40	286'521	6.01	368'910	7.68
Électrique	667	0.02	41'877	0.89	70'404	1.47	109'146	2.29	155'074	3.23
Gaz (GNC)	5'429	0.13	11'094.0	0.23	5'079	0.11	4'947	0.10	4'499	0.09
Hydrogène	2	0.00	83	0.00	153	0.00	203	0.00	219	0.00
Effectif	4'119'370	100.00	4'728'444	100.00	4'779'304	100.00	4'768'843	100.00	4'805'660	100.00
		99.73		99.87		99.76		99.77		99.78

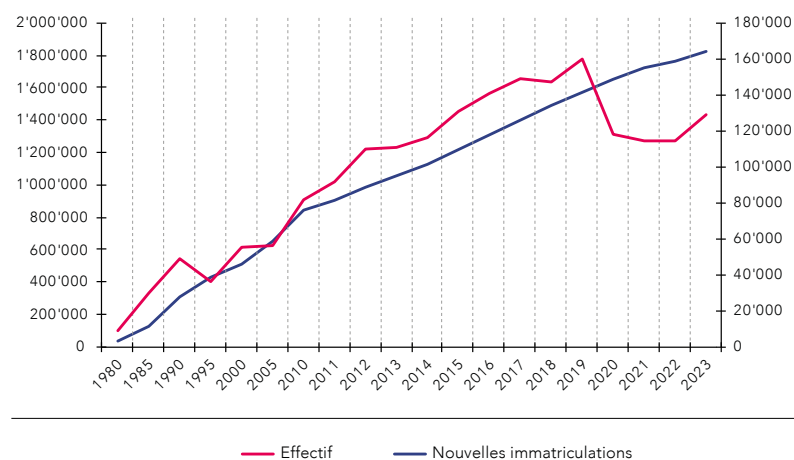
Source: auto-suisse / MOFIS 01.10.2023



Nouvelles immatriculations et effectif des voitures de tourisme 4x4 dès 1980

Année	Effectif	Dont 4x4		Nouvelles immatriculations	Dont 4x4	
		Nombre	%		Nombre	%
1980	2'246'752	32'184	1.4	279'764	8'925	3.2
1985	2'617'164	119'200	4.6	269'278	29'511	11.0
1990	2'985'399	301'811	10.1	327'456	48'738	14.9
1995	3'229'169	419'891	13.0	272'897	35'847	13.1
2000	3'545'247	506'193	14.3	315'398	55'150	17.5
2005	3'861'442	642'376	16.6	259'426	56'226	21.7
2010	4'119'370	840'913	20.4	294'239	81'954	27.9
2011	4'209'300	900'339	21.4	318'958	91'399	28.7
2012	4'300'036	974'482	22.7	328'139	109'774	33.5
2013	4'366'895	1'050'067	24.0	307'885	110'820	36.0
2014	4'430'375	1'122'927	25.3	301'942	116'186	38.5
2015	4'503'865	1'211'111	26.9	323'783	130'793	40.4
2016	4'571'994	1'301'241	28.5	317'318	140'410	44.2
2017	4'621'237	1'390'881	30.1	314'028	149'281	47.5
2018	4'666'015	1'483'238	31.8	299'716	147'038	49.1
2019	4'704'905	1'568'693	33.3	311'466	160'078	51.4
2020	4'728'444	1'641'456	34.7	236'828	118'399	50.0
2021	4'779'304	1'716'425	35.9	238'481	114'452	48.0
2022	4'768'843	1'760'409	36.9	225'934	114'316	50.6
2023	4'805'660	1'819'773	37.9	252'214	128'650	51.0

Source: OFS, dès 2007 auto-suisse
OFS, dès 1988 auto-suisse



Année	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin
	Mois / cumulé	Mois / cumulé	Mois / cumulé	Mois / cumulé	Mois / cumulé	Mois / cumulé
2023	16'437	17'198 / 33'635	25'184 / 58'819	18'150 / 76'969	21'569 / 98'538	25'214 / 123'752
2022	15'899	16'606 / 32'505	21'722 / 54'722	15'646 / 69'873	18'450 / 88'323	21'277 / 109'600
2021	15'130	16'131 / 31'261	25'236 / 56'497	22'054 / 78'551	19'991 / 98'542	26'005 / 124'547
2020	18'788	19'108 / 37'896	17'556 / 55'452	9'382 / 64'834	13'890 / 78'724	24'477 / 103'201
2019	20'931	22'176 / 43'107	28'958 / 72'065	28'260 / 100'685	28'060 / 128'745	28'391 / 157'136
2018	21'671	22'292 / 43'963	28'126 / 72'089	26'519 / 98'608	27'826 / 126'434	31'476 / 157'910
2017	19'451	22'809 / 42'260	30'509 / 72'769	25'815 / 98'584	28'411 / 126'995	31'923 / 158'918
2016	20'205	22'653 / 42'858	29'099 / 71'957	28'698 / 100'655	26'123 / 126'778	31'259 / 158'037
2015	18'400	22'388 / 40'788	31'487 / 72'275	28'982 / 101'257	27'422 / 128'679	33'119 / 161'798
2014	20'214	21'931 / 42'145	26'250 / 68'395	27'804 / 96'199	25'787 / 121'986	27'919 / 149'905
2013	21'022	22'175 / 43'197	28'554 / 71'751	28'397 / 100'148	27'252 / 127'400	28'905 / 156'305
2012	23'386	23'255 / 46'641	32'489 / 79'130	28'834 / 107'964	29'441 / 137'405	39'905 / 177'310
2011	20'329	22'417 / 42'746	30'107 / 72'853	27'586 / 100'439	29'949 / 130'388	28'086 / 158'474
2010	18'738	18'520 / 37'258	28'354 / 65'612	25'657 / 91'269	24'771 / 116'040	31'549 / 147'589
2009	17'705	17'527 / 35'232	23'678 / 58'910	24'968 / 83'878	22'993 / 106'871	26'849 / 133'720
2008	21'459	21'539 / 42'998	23'493 / 66'491	28'654 / 95'145	27'145 / 122'290	29'471 / 151'761
2007	17'553	19'079 / 36'632	25'892 / 62'524	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

Année	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre
	Mois / cumulé	Mois / cumulé	Mois / cumulé	Mois / cumulé	Mois / cumulé	Mois / cumulé
2023	18'599 / 142'351	18'977 / 161'328	21'578 / 182'906	20'355 / 203'261	22'005 / 225'266	26'948 / 252'214
2022	15'675 / 12'275	16'384 / 141'659	20'947 / 162'606	17'185 / 179'791	21'402 / 201'197	24'737 / 225'934
2021	19'422 / 143'969	16'456 / 160'425	19'648 / 180'073	15'060 / 195'133	18'825 / 213'958	24'523 / 238'481
2020	22'641 / 125'842	16'260 / 142'102	21'454 / 163'556	20'975 / 184'531	22'846 / 207'377	26'451 / 236'828
2019	25'518 / 182'654	19'437 / 202'091	24'219 / 226'310	26'103 / 252'413	24'228 / 276'641	34'825 / 311'466
2018	25'483 / 183'393	21'484 / 204'877	20'409 / 225'286	22'788 / 248'074	24'103 / 272'177	27'539 / 299'716
2017	24'885 / 183'803	23'160 / 206'963	24'520 / 231'483	24'724 / 256'207	26'749 / 282'956	31'072 / 314'028
2016	26'074 / 184'111	21'927 / 206'038	26'145 / 232'183	23'396 / 255'579	26'414 / 281'993	35'325 / 317'318
2015	30'228 / 192'026	23'431 / 215'457	24'137 / 239'594	25'236 / 264'829	26'312 / 291'141	32'642 / 323'783
2014	27'570 / 177'475	19'783 / 197'258	21'878 / 219'136	26'277 / 245'413	23'672 / 269'085	33'857 / 301'942
2013	26'333 / 182'638	20'996 / 203'634	22'632 / 226'266	26'626 / 252'892	24'882 / 277'774	30'111 / 307'885
2012	24'998 / 202'308	22'052 / 224'360	21'166 / 245'526	26'555 / 272'081	26'950 / 299'031	29'108 / 328'139
2011	25'822 / 184'296	21'963 / 206'259	26'479 / 232'738	26'987 / 259'725	28'750 / 288'475	30'483 / 318'958
2010	25'528 / 174'033	20'128 / 194'161	22'328 / 216'489	24'133 / 240'622	25'238 / 265'860	28'379 / 294'239
2009	24'057 / 157'777	17'995 / 175'772	21'211 / 196'983	22'840 / 219'823	22'061 / 241'884	24'134 / 266'018
2008	26'439 / 178'200	19'133 / 197'333	21'789 / 219'122	24'426 / 243'548	20'892 / 264'440	24'085 / 288'525
2007	25'238 / 170'338	21'180 / 191'518	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

Source: OFROU / MOFIS

Évolution de l'effectif de véhicules à moteur 2014 – 2023

auto-suisse, 06.01.2024

Type de véhicule	30.09.14	30.09.15	30.09.16	30.09.17	30.09.18	30.09.19	30.09.20	30.09.21	30.09.22	30.09.23
Voiture de tourisme	4'429'885	4'503'339	4'571'402	4'620'630	4'665'390	4'704'261	4'727'778	4'778'609	4'768'115	4'804'909
Voiture de tourisme lourde	490	526	592	607	625	644	666	695	728	751
Automobile légère	45'292	48'550	52'388	56'527	60'734	65'682	71'382	80'188	87'605	95'138
Automobile lourde	4'789	4'996	5'277	5'502	5'898	6'390	6'381	6'990	7'441	7'971
Autocar	6'771	6'906	7'006	7'135	7'313	7'523	6'686	7'256	7'469	7'702
Minibus	7'499	7'261	7'004	6'715	6'374	6'092	5'609	5'361	5'094	4'875
Bus à plate-forme pivotante	1'443	1'517	1'592	1'642	1'744	1'820	1'893	1'966	1'977	2'058
Voiture de livraison	333'796	344'845	357'448	369'299	383'918	399'086	410'560	424'969	429'259	438'676
Camion	49'029	48'390	48'447	48'459	49'296	50'228	49'535	49'540	48'455	48'836
Véhicule articulé léger	7	8	6	7	8	6	6	5	6	5
Véhicule articulé lourd	90	87	81	74	76	80	81	72	60	53
Tracteur à sellette	11'483	11'599	11'608	11'852	12'527	13'080	12'958	13'104	12'937	13'222
Tracteur	3'248	3'561	3'938	4'309	4'785	5'353	5'917	6'525	7'133	7'655
Tracteur agricole	138'064	139'340	140'540	141'379	142'241	143'005	144'053	145'541	146'310	147'056
Machine de travail	15'556	15'667	15'822	15'874	16'055	16'791	17'039	17'329	17'713	17'930
Chariot de travail	29'568	29'977	30'711	31'319	31'932	32'703	33'048	33'822	34'418	35'120
Chariot de travail agricole	8'324	8'690	9'079	9'507	9'874	10'301	10'827	11'341	11'651	12'065
Motocycle	643'894	657'512	669'928	680'825	693'069	699'752	726'162	746'228	747'634	756'574
Motocycle léger	33'791	28'913	25'454	22'918	21'152	19'428	18'636	18'940	19'383	19'162
Motocycle-tricar	643	616	604	590	583	577	573	575	558	565
Motocycle-side-car	3'094	3'106	3'067	3'096	3'119	3'131	3'188	3'202	3'217	3'187
Motocycle léger tricar	4'761	5'889	6'446	6'692	6'818	6'975	7'243	7'564	7'907	7'899
Quadricycle léger à moteur	188	164	162	158	151	166	196	256	320	403
Quadricycle à moteur	14'221	14'985	15'727	16'377	16'879	16'983	17'618	17'922	18'017	18'454
Tricycle à moteur	2'568	2'863	3'206	3'501	3'750	4'007	4'325	4'575	4'726	4'869
Luge à moteur	1'269	1'231	1'169	1'095	1'109	1'062	1'027	1'014	988	972
Chariot à moteur	20'378	20'912	21'289	21'668	22'042	22'399	22'675	23'012	23'352	23'599
Chariot à moteur agricole	35'976	35'472	35'020	34'581	33'988	33'553	33'338	32'957	32'429	31'999
Monoaxe	232	238	255	260	278	296	296	294	301	301
Monoaxe agricole	8'814	8'678	8'563	8'437	8'296	8'076	7'982	7'865	7'762	7'632
Véhicule agricole combiné	29	31	31	34	33	34	31	32	31	26
Total véhicules à moteur	5'855'192	5'955'869	6'053'862	6'131'069	6'210'057	6'279'484	6'347'709	6'447'749	6'452'996	6'519'664

Source: OFROU / MOFIS / auto-suisse

LISTE DES ABRÉVIATIONS

asa	Association des services des automobiles
ASST	Association suisse des sciences des transports
ASTAG	Association suisse des transports routiers
CT	Commission technique auto-suisse
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
DTC	Dynamic Test Center
eCOC	Certificat de conformité électronique
EMPA	Laboratoire fédéral d'essai des matériaux et de recherche
FRS	routesuisse - Fédération routière suisse FRS
IVI	Information individuelle sur le véhicule
JSPM	Journalistes suisses de la presse motorisée
OFDF	Office fédéral de la douane et de la sécurité des frontières
OFEN	Office fédéral de l'énergie
OFEV	Office fédéral de l'environnement
OFROU	Office fédéral des routes
OFS	Office fédéral de la statistique
PME	Petites et moyennes entreprises
RBA	Résidus de broyage automobile
R&D	Recherche et développement
SERMI	Security Related Vehicle Repair and Maintenance Information
UE	Union européenne
UIOM	Usines d'incinération des ordures ménagères
UMTEC	Institut pour les techniques de l'environnement et des procédés de l'école spécialisée de Suisse orientale
UPSA	Union professionnelle suisse de l'automobile
USAM	Union suisse des arts et métiers
VT	Voitures de tourisme
VU	Véhicules utilitaires



auto schweiz
suisse