

Rapport annuel

2024
2025



Table des matières

3	Mot d'introduction du président	30	Rapport d'activités
3	L'industrie automobile suisse souffre d'une pression croissante de la politique intérieure	31	Assemblée générale 2024
6	Économie automobile	33	Assemblée générale extraordinaire 2024
7	Perspectives conjoncturelles et conditions cadres européennes	34	Secrétariat
8	Marché des véhicules neufs	36	Commissions techniques
11	Carburants	37	Réunion des responsables des relations publiques
13	Effectif des véhicules automobiles	38	Fondation Auto Recycling Suisse
13	Âge du parc automobile	40	Groupements d'intérêt, affiliations et participations
14	Taux de motorisation	41	Personnel
14	Changements de propriétaire	42	Liste des membres
16	Politique des transports et de l'environnement	46	Comité directeur et secrétariat
17	Valeurs d'émission	48	Conclusion du directeur
20	Économie circulaire	50	Annexe
22	Travail politique	50	Statistiques
26	Communication	60	Liste des abréviations

Impressum

Cette publication paraît en langues allemande et française.

Conception et production:
Climate Invest AG

Publication: mai 2025
© auto-suisse

MOT D'INTRODUCTION DU PRÉSIDENT

L'industrie automobile suisse souffre d'une pression croissante de la politique intérieure



Peter Grünenfelder
Président

2024 n'a décidément pas été une année réjouissante pour les importateurs d'automobiles suisses. Les près de 240'000 voitures de tourisme neuves mises en circulation en Suisse et dans la principauté du Liechtenstein l'année dernière correspondent à une baisse de 12'679 véhicules ou de 5 % par rapport à 2023. Ce résultat négatif s'explique par la faiblesse de la conjoncture, mais aussi et surtout par l'érosion du contexte politique. Le niveau du marché est resté nettement en deçà des quelque 300'000 immatriculations enregistrées avant la pandémie. La part de marché des véhicules à prise, c'est-à-dire des voitures électriques et hybrides rechargeables, a stagné à 28 % en 2024. Seul le marché des véhicules utilitaires neufs s'est clos sur une note positive. Le marasme se poursuit en 2025, le secteur automobile ayant commencé l'année avec le trimestre le plus faible du millénaire en cours. En notre qualité de représentant des intérêts des importateurs suisses de véhicules, nous ferons tout pour que 2025 ne devienne pas l'annus horribilis du secteur automobile – nous insisterons donc sur

une réparation rapide du cadre politique.

Ce que les responsables politiques tentent d'ignorer, c'est qu'avec 6,5 millions de véhicules immatriculés en Suisse, le passage aux propulsions sans émissions est un Grand Prix et non un sprint de zéro à cent. Pour y parvenir, la branche automobile suisse, qui emploie plus de cent mille personnes et représente le troisième secteur d'importation du pays, a besoin de conditions économiques favorables à la diffusion de la mobilité électrique. L'emprise croissante de l'État sur les choix économiques avec une politique centrée sur les interdits et les sanctions est vouée à l'échec.

Notre secteur se trouve au cœur de la plus grande transition de son histoire. L'industrie automobile européenne relève ce défi en investissant chaque année des dizaines de milliards de francs dans les nouvelles technologies de propulsion. Néanmoins, la mobilité électrique ne s'impose que progressivement, malgré une offre complète de plus de 200 modèles sur le marché suisse. Il en ressort un décalage entre la réalité du marché et la réglementation étatique, et finalement un choc entre les illusions politiques et la réalité du business automobile. La Confédération fonde ses calculs sur une augmentation rapide de la part des véhicules neufs à prise. Pour 2025, elle prévoit une part de 50 %. Or, nous en sommes actuellement à un peu moins de 30 %. Et comme les Suisses ne passent pas à la mobilité électrique dans les délais souhaités par l'administration, et n'atteignent donc pas les objectifs d'émissions définis par la politique, le gouvernement a suivi le modèle européen et mis en place un régime de sanctions à l'encontre des importateurs suisses d'automobiles, avec des amendes de plusieurs millions de francs. Une telle politique réduira drastiquement la rentabilité des entreprises automobiles, ce qui se répercutera sur le nombre d'emplois et la formation.

Malgré une forte opposition de notre part,

alliée à celle des partis bourgeois UDC et PLR et des associations routières et économiques, le Conseil fédéral – formellement composé d'une majorité bourgeoise – a scellé ce régime de sanctions en mettant en vigueur l'ordonnance sur le CO₂ début avril, avec effet rétroactif au 1er janvier 2025. Le Conseil fédéral n'a donc pas utilisé la marge de manœuvre décisionnelle que lui confère la loi sur le CO₂ et qui a également été confirmée par un avis de droit que nous avons commandé au professeur Peter Hettich de l'université de Saint-Gall. Avec la mise en vigueur rétroactive de l'ordonnance, le Conseil fédéral foule non seulement aux pieds le bien précieux de la sécurité juridique, il renchérit aussi massivement la mobilité individuelle et commerciale par des sanctions se chiffrant en centaines de millions. Or, à l'ère de la disruption et des bouleversements géopolitiques, il serait d'autant plus urgent de réduire la bureaucratie étatique et la densité réglementaire, afin de décharger le moteur de l'économie qu'est le secteur automobile des coûts administratifs et de maintenir l'agilité du paysage entrepreneurial suisse. L'inflation réglementaire croissante n'est favorable ni aux entreprises ni aux consommateurs et entraîne des répercussions négatives sur l'ensemble de l'économie. Nous sommes notamment préoccupés par la tendance à un régime de régulation coûteux de type «Swiss finish», qui entend réglementer l'automobilité de manière nettement plus stricte que dans le contexte européen. Ce type de politique n'est pas durable, ni sur le plan écologique, ni sur le plan économique, car elle incitera la population à garder leur vieille auto à combustion plutôt que de passer à des moteurs à faibles émissions.

Ce qui est devenu évident au cours de l'année 2024, c'est que pour réussir le passage à la mobilité électrique, on ne peut pas tenir pour seuls responsables les constructeurs automobiles et les entreprises d'importation. Pour rompre avec le mélange toxique de surréglementation, de sanctions unilatérales contre les fournisseurs de véhicules et de manque d'incitations à l'achat de véhicules électriques, il faut plutôt un écosystème complet porté par de nombreux acteurs et secteurs: la politique et l'administration ainsi que les exploitants de réseaux, les groupes électriques, les propriétaires de maisons, les fournisseurs d'infrastructures

de recharge et les employeurs ont tous un rôle important à jouer.

Du point de vue financier, un moratoire de cinq ans sur l'impôt automobile sur les véhicules électriques s'impose. Introduite par le Conseil fédéral au début 2024, cette charge fiscale a entraîné une baisse sensible de la demande. Il convient également de créer des incitations plus fortes pour les propriétaires d'immeubles et les employeurs en accordant des avantages fiscaux pour l'installation de stations de recharge privées. La transparence des prix pour la recharge publique, telle qu'elle est courante à l'étranger, déclencherait une concurrence des prix entre les fournisseurs. Et la libéralisation du marché de l'électricité, promise depuis des années, obligerait les fournisseurs d'énergie publics à proposer des prix plus avantageux. Compte tenu de la transformation globale, la politique automobile suisse ne se limite plus qu'à la politique des transports, elle est aussi une politique de l'infrastructure, de l'économie, de la concurrence et des finances. Des approches globales sont donc de mise.

Il en va de même pour le travail des associations routières et économiques. La votation perdue le 24 novembre 2024 sur l'élimination des goulets d'étranglement sur six tronçons des routes nationales (projet PRODES) doit être l'occasion d'examiner de manière autocritique le travail de campagne effectué jusqu'à présent par les associations d'intérêts bourgeoises, afin de déterminer s'il existe un potentiel d'optimisation, au lieu de retourner trop vite au cours normal. La défaite du PRODES a révélé les limites des capacités à mener une campagne des associations économiques faitières qui, jusqu'à présent, ont décidé de leur propre chef qui prendrait la direction d'une campagne. Les partis bourgeois et les associations sectorielles comme auto-suisse sont tolérés dans le side-car. Les organisations de gauche, qui s'opposent à un modèle économique et de mobilité libéral, sont aujourd'hui clairement mieux placées en matière de «campaigning». À l'aide de messages simplificateurs, de provocations, d'une communication médiatique émotionnelle, voire de la diffusion de «faits alternatifs», elles parviennent de plus en plus souvent à obtenir des majorités serrées sur des projets controversés. Tandis que les associations économiques faitières

consacrent en priorité leurs ressources aux annonces dans les journaux et aux panneaux d'affichage, le camp gauche-vert investit en priorité dans les médias sociaux, l'infrastructure numérique et les jeux de données qui peuvent être réutilisés pour la prochaine campagne. En vue des prochaines élections, le côté bourgeois se doit donc de développer sensiblement la gestion numérique des campagnes. Plutôt que de répartir les responsabilités entre les organisations faïtières, il convient d'envisager la création d'une organisation de campagne professionnelle indépendante pour l'ensemble de l'économie – même si cela suscite la résistance des fonctionnaires des organisations faïtières. Un tel organe de campagne a en effet prouvé son efficacité jusqu'au tournant du millénaire sous forme de la Société pour le développement de l'économie suisse (en abrégé: sdes). Du point de vue actuel, la dissolution de cette dernière lors de sa fusion avec le Vorort pour former économiesuisse était clairement une erreur.

Il est également nécessaire d'optimiser la représentation des intérêts des associations de mobilité. La puissance économique du secteur automobile suisse ne se reflète actuellement pas dans la formation de l'opinion politique, les intérêts étant représentés par une multitude d'organisations différentes. Cette diversité organisationnelle entraîne une dispersion des ressources et nuit à l'efficacité du lobbying. L'importance systémique de l'économie automobile passe inaperçue dans l'opinion publique. La coopération politique entre les associations de mobilité doit donc être renforcée de manière conséquente en vue des prochaines votations.

Confrontée à de grands défis au niveau mondial et suisse et prise dans un processus de transformation sans précédent, l'industrie automobile a non seulement besoin d'un écosystème complet pour la nouvelle mobilité et de développements dans la représentation des intérêts, mais aussi d'un travail de recherche scientifique accru. C'est pourquoi auto-suisse a signé avec l'université de Saint-Gall une convention de subvention pour le financement d'une chaire de mobilité. Celle-ci contribuera à façonner l'automobilité du futur par des études et un suivi scientifiques.

Si les défis de la politique intérieure sont nombreux, ils sont toutefois surmontables – mais

il faut faire le travail qu'ils impliquent. L'automobilité restera le mode de déplacement prioritaire à l'avenir et continuera à former la base de la création de valeur. L'auto en tant que moteur économique permet à la Suisse de continuer à avancer. Cela suffit à motiver le comité directeur et le secrétariat à poursuivre notre engagement résolu pour nos entreprises. □

Peter Grünenfelder

ÉCONOMIE



AUTOMOBILE

Perspectives conjoncturelles et conditions cadres européennes

La Suisse à la croisée des chemins

L'industrie automobile est un pilier important de l'économie suisse. Avec une valeur importée de plus de 20 milliards de francs par an, elle est la troisième branche d'importation, juste derrière l'industrie des machines et l'industrie pharmaceutique. Elle est en outre étroitement liée au marché européen. Le développement économique de la Suisse ainsi que le cadre réglementaire de l'Union européenne (UE) influencent considérablement la branche en Suisse. En tant que secteur cyclique, l'industrie automobile est exposée particulièrement tôt aux changements de conjoncture. Face à la déglobalisation, aux litiges douaniers et aux transformations technologiques, les importateurs d'automobiles sont confrontés à des défis importants. Cet article analyse les perspectives conjoncturelles actuelles de la Suisse ainsi que les développements en matière de politique économique et industrielle dans l'UE qui influencent l'économie automobile.

Perspectives conjoncturelles suisses: des fondamentaux stables avec des incertitudes

En 2024, l'économie suisse a fait preuve de robustesse malgré les incertitudes mondiales. Selon la Banque nationale suisse (BNS), la croissance du PIB a été de 0,8 %. Pour 2025, on prévoit une croissance modérée de 1 à 1,5 %, portée par une conjoncture intérieure stable, une économie d'exportation résiliente et un taux de chômage toujours faible de moins de 3 %. La force persistante du franc suisse et le taux d'inflation relativement bas (1,1 %, 2024) favorisent toutes les importations, mais ont un effet négatif à court et moyen terme sur le secteur de la sous-traitance locale, orienté vers l'exportation.

La consommation privée a certes connu une évolution globalement positive, mais cela ne se ressent pas dans le secteur de l'importation automobile. Au vu des incertitudes concernant le choix de la technologie, l'accessibilité financière à moyen terme et la sécurité d'approvisionnement, les clients privés, notamment,

reportent à plus tard leurs décisions concernant des investissements relativement coûteux, tels que l'achat d'un véhicule. En conséquence, les nouvelles immatriculations de voitures de tourisme ont diminué de 5 % en Suisse et au Liechtenstein en 2024. Le parc automobile continue donc de vieillir et atteint une moyenne de 10,5 ans en Suisse, alors qu'il était encore inférieur de plus de trois ans au changement de millénaire. Ce vieillissement a des conséquences négatives sur la sécurité et les émissions du trafic routier suisse.

L'environnement européen s'affaiblit

La conjoncture européenne ne se remet que lentement des crises de ces dernières années. Pendant que des pays comme l'Allemagne, la France et l'Italie souffrent d'une faible croissance et d'une inflation élevée, l'UE mise davantage sur des mesures de politique industrielle. En même temps, la concurrence chinoise se lance à l'offensive sur les marchés européens, ce à quoi l'UE répond par des droits de douane punitifs sévères. L'environnement européen s'affaiblit donc non seulement sur le plan conjoncturel, mais aussi au niveau idéal. Au lieu de libérer la force d'innovation des marchés libres, on essaie de se défendre contre la concurrence avec des réglementations, une politique industrielle dirigiste et des droits de douane. Apparemment, il faut du courage pour miser sur des recettes à succès. Nous devons conserver une ouverture technologique. Les entreprises et les consommateurs sont les mieux placés pour savoir ce qu'ils veulent produire et acheter. De telles décisions n'incombent pas aux fonctionnaires.

Les devoirs oubliés

En effet, la Suisse ne fait pas figure de modèle. La Confédération menace d'imposer, par le biais de la réglementation sur le CO₂, des sanctions pouvant aller jusqu'à 500 millions de francs par an; cela pèse lourdement sur le secteur automobile. Celui-ci doit réagir à temps et internaliser les coûts au plus tôt – avec des rabais, des marges plus faibles et une politique du personnel modérée. Et ce parce que les autorités n'utilisent

pas leur marge de manœuvre. Au lieu de profiter de la souveraineté suisse et de maintenir des conditions cadres favorables à l'économie, on introduit des «Swiss finishes» coûteux. Ceux-ci sont considérablement plus strictes que les réglementations européennes et aggravent inutilement l'environnement économique. De surcroît, l'impôt automobile, qui est de fait un droit de douane sur les importations d'autos, a récemment été étendu aux véhicules électriques. Alors que les droits de douane industriels suisses ont, à juste titre, été supprimés, la conséquence logique d'une suppression complète de l'impôt automobile n'a pas été tirée.

Retour au succès

Dans l'ensemble, l'économie automobile reste une composante importante de l'économie suisse. Elle bénéficie d'un cadre politique et économique stable, tout en devant réagir avec souplesse aux changements réglementaires et technologiques. La Suisse doit préserver son autonomie économique, créer des conditions cadres favorables à l'innovation et réduire les réglementations inutiles. Si elle veut poursuivre sur la voie du succès à l'avenir, elle doit revenir à ses fondements libéraux. □

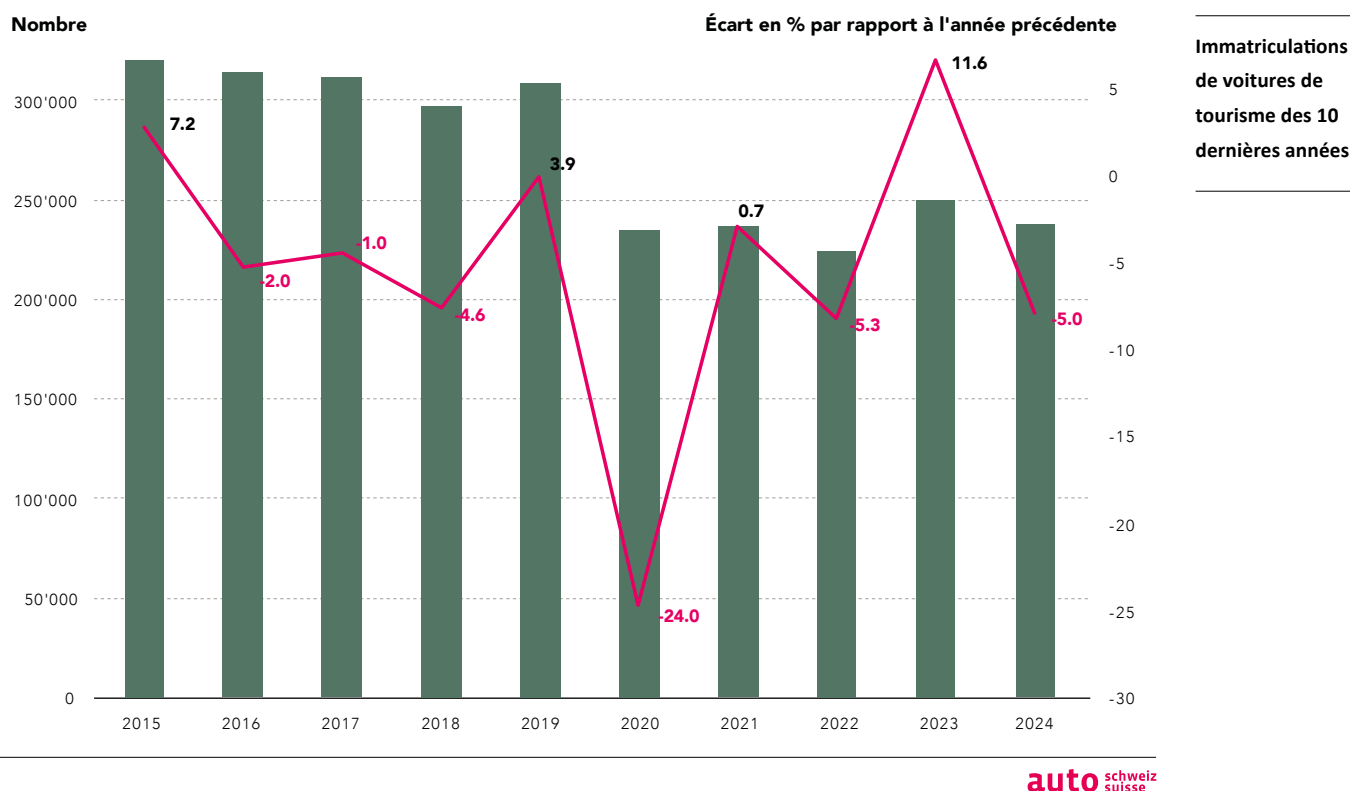
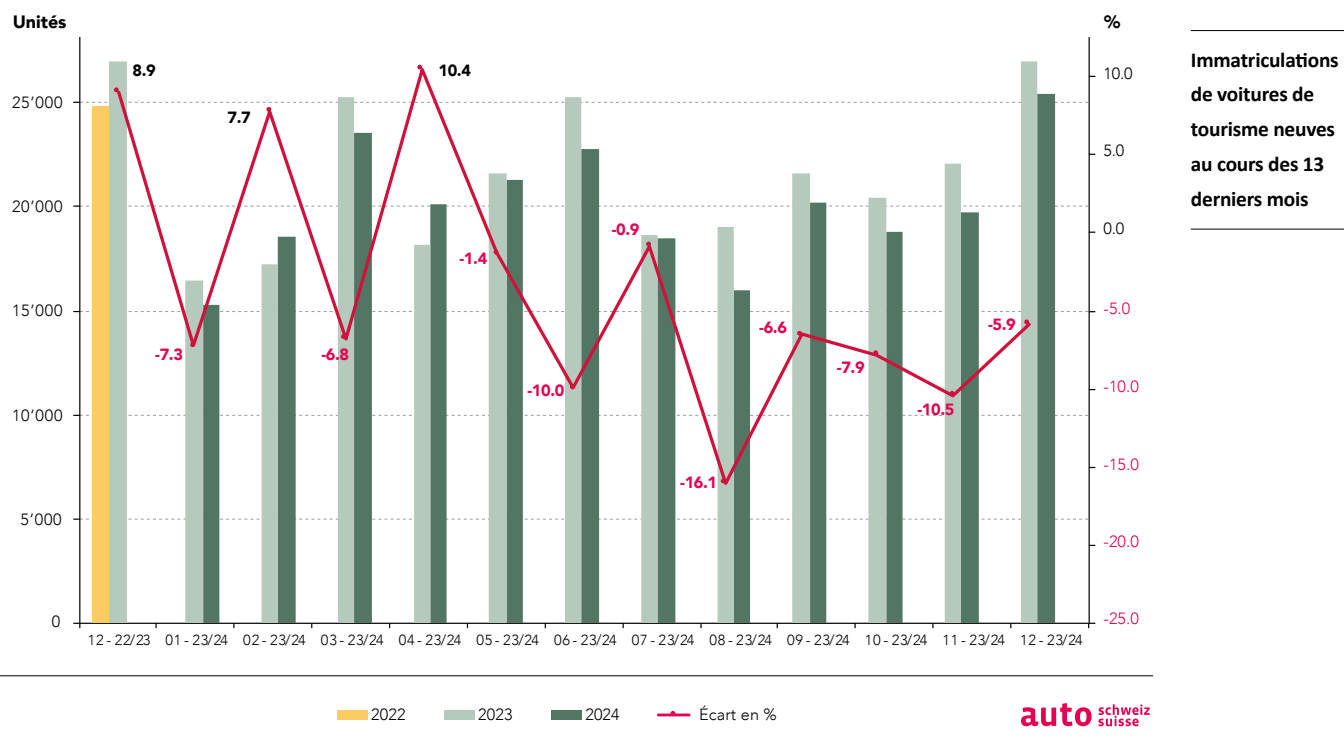
Mario Bonato

Marché des véhicules neufs

Les 239'535 voitures de tourisme neuves mises en circulation en Suisse et dans la principauté du Liechtenstein en 2024 correspondent à une baisse de 12'679 véhicules ou de 5 % par rapport à 2023. Le niveau du marché reste donc toujours nettement en deçà des quelque 300'000 immatriculations enregistrées avant la pandémie. Outre le ralentissement conjoncturel, la demande de véhicules neufs a été affectée par des signaux politiques erronés en rapport avec la progression de la mobilité électrique. Avec une part de marché de 61,6 %, les propulsions alternatives ont certes atteint un nouveau record. Mais alors que les tout hybrides et les semi-hybrides ont progressé de 17 % et représentent désormais 33,6 % (+6,3 points de pourcentage) de toutes les nouvelles immatriculations, la demande de voitures électriques (46'141, -12,5 %) et hybrides plug-in (20'801, -10,4 %) a reculé en 2024, malgré les plus de 200 modèles correspondants proposés sur le marché suisse. Émettant nettement moins de CO₂ et contribuant donc davantage à la baisse des valeurs de flotte, ces véhicules à prise ne représentent ensemble que 28 % du marché – et devraient à l'avenir connaître un véritable boom compte tenu des valeurs cibles de CO₂ abaissées d'environ 20 % en 2025. Ce n'est qu'en atteignant une part de marché de quelque 50 % que les nouvelles directives

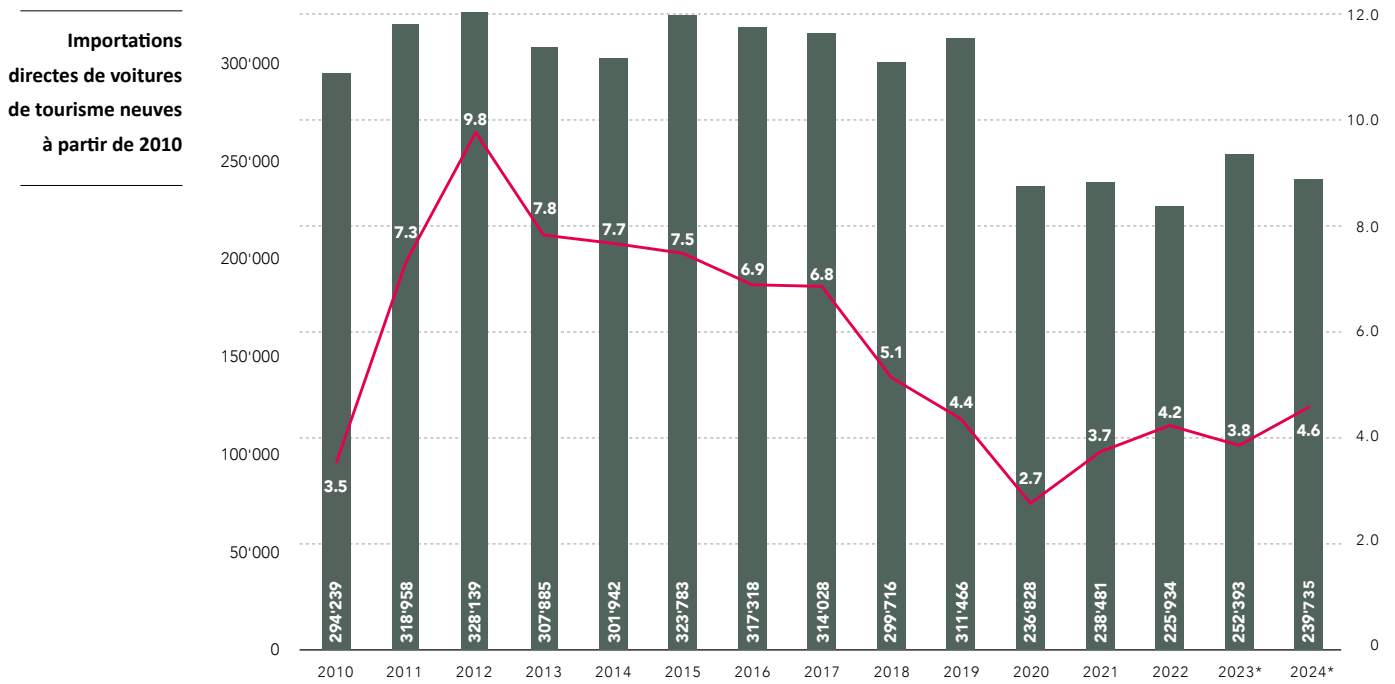
environnementales plus strictes pourraient être atteintes sans sanctions pour les importateurs.

Les résultats annuels de 2024 et la progression hésitante de l'électromobilité sont le résultat de fausses incitations politiques. D'abord, le Conseil fédéral a supprimé l'exonération de l'impôt automobile de 4 % pour les véhicules électriques au début de l'année 2024. Cela n'a pas permis de proposer davantage de véhicules électriques à prix plus avantageux. Ensuite, le Parlement s'est prononcé contre un renforcement de l'infrastructure de recharge privée dans la loi sur le CO₂. De plus, nous sommes confrontés à des prix de l'électricité excessifs de la part des entreprises d'énergie publiques, ce qui ne facilite pas non plus le passage à la mobilité électrique. S'y ajoute le fait qu'avec la lenteur de l'entrée en vigueur du règlement CO₂, les importateurs sont confrontés à une insécurité juridique en début 2025. Dans le pire des cas, l'industrie automobile locale ne saura qu'au cours du deuxième trimestre 2025 quelles règles elle aurait dû respecter depuis le début de l'année. Une mise en vigueur rétroactive de l'ordonnance relative à la loi sur le CO₂ par le Conseil fédéral serait douloureuse et anti-économique tout en étant inefficace.



Après avoir légèrement reculé en 2023 par rapport à 2022, la part de marché des importations parallèles et directes a de nouveau légèrement augmentée, avec 4,6 % à la fin 2024 contre 3,8 % en 2023. Cette hausse s'explique par un nouvel excédent d'offres en matière de

disponibilité des véhicules. Compte tenu des déclarations tardives jusqu'à la mi-janvier 2025, les importations parallèles et directes clôturent avec 10'925 unités, ce qui correspond à une hausse de 1'255 unités par rapport à 2023.



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

■ Immatriculations — Importations directes en %

auto schweiz suisse

Le marché suisse des véhicules utilitaires neufs a une fois de plus fait preuve de robustesse l'année dernière, malgré une faible évolution conjoncturelle. Les 42'205 nouvelles immatriculations enregistrées en 2024 correspondent à une légère baisse de 38 véhicules par rapport à l'année précédente. On observe toutefois de grandes différences dans l'évolution des segments individuels. La demande de véhicules de transport de marchandises reste intacte; les immatriculations de véhicules de livraison et de camions se maintiennent à un niveau élevé. En revanche, le boom des camping-cars, qui a pris ses débuts il y a cinq ans avec l'apparition de la pandémie du COVID, semble avoir atteint sa fin. Les perspectives pour 2025 laissent prévoir un besoin constant de l'économie en véhicules utilitaires. Néanmoins, les nouvelles valeurs cibles de CO₂ s'appliquant aux véhicules utilitaires, l'affaiblissement de la demande de véhicules utilitaires légers à faibles émissions et les conditions cadres insuffisantes pour la mobilité électrique à usage commercial causent de grands soucis au secteur automobile suisse. S'il ne parvient pas à augmenter sensiblement la part des véhicules électriques, il sera frappé de sanctions sévères. Cela se traduirait par une hausse importante du prix des propulsions conventionnelles.

Les véhicules utilitaires légers (voitures de livraison et tracteurs à sellette légers jusqu'à 3,5 tonnes de poids total) ont connu une petite

augmentation de 0,9 % par rapport à l'année précédente avec 30'529 mises en circulation. Une fois de plus, ce segment s'est révélé être un indicateur de la croissance économique générale, le taux de croissance des véhicules utilitaires légers étant à égalité avec les prévisions conjoncturelles de la Confédération pour 2024. Les membres d'auto-suisse s'attendent à une nouvelle croissance d'environ 5 % pour le reste de l'année 2025. Leur prévision du marché est de 32'000 véhicules utilitaires légers neufs d'ici la fin de l'année.

En même temps, on a observé l'année dernière une baisse du nombre de voitures de livraison à prise. La part de marché totale des propulsions électriques a baissé de 12,6 % l'année précédente à 8,1 % en 2024. Cette évolution est loin d'être satisfaisante et s'explique par le manque d'attractivité de la mobilité électrique dans ce segment.

Les véhicules utilitaires lourds de plus de 3,5 tonnes ont connu une croissance impressionnante l'année dernière. Les 4'876 immatriculations correspondent à une hausse de 11,6 % comparé à l'année précédente (4'369). Cette augmentation s'explique en partie par la demande toujours croissante de camions électriques, qui ont atteint une part de marché record de 11,8 % en 2024. L'année précédente, cette valeur était encore de 8,8 %. Sur un total de 574 camions à propulsion électrique vendus en 2024, 159 appartiennent à la catégorie de 18 à 26 tonnes de poids total.

Pour la première fois, le nombre de tels véhicules électriques mis sur les routes en un an a dépassé celui des camions diesel correspondants (155).

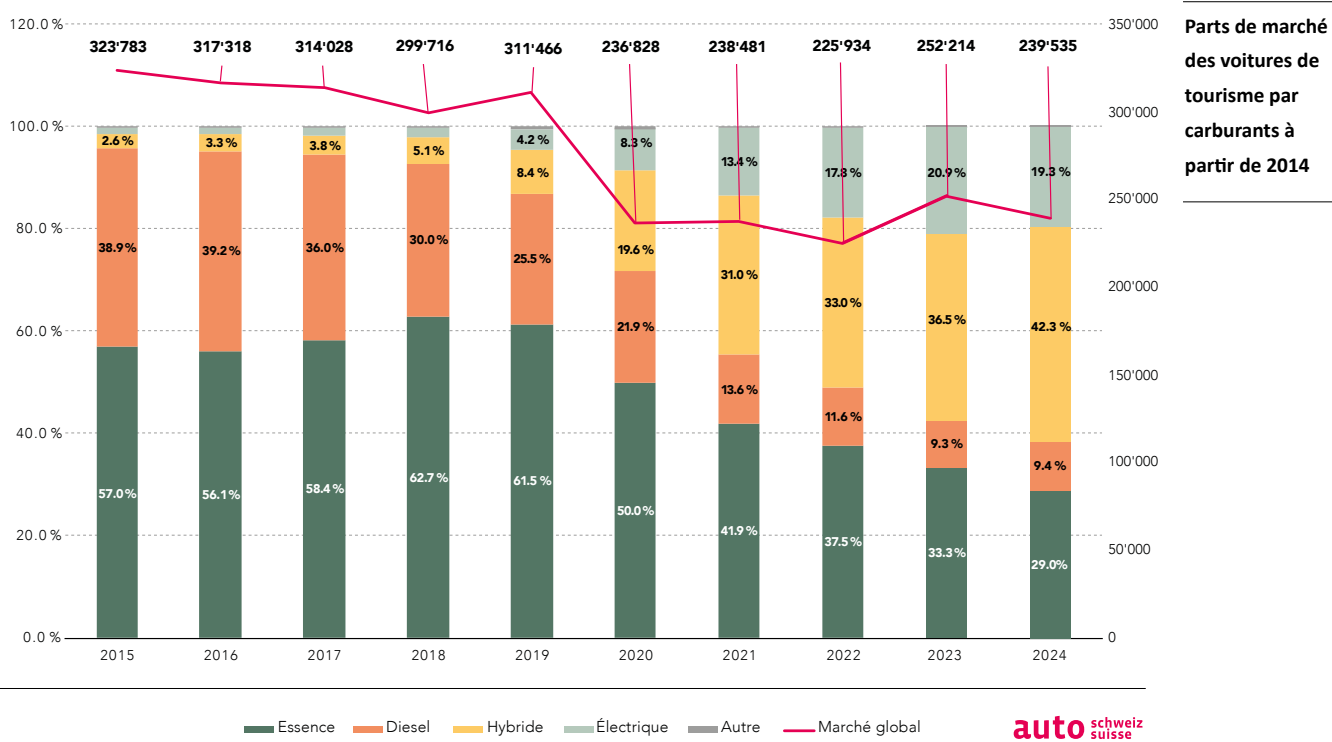
Cette évolution est réjouissante et constitue une bonne base compte tenu l'introduction de taxes sur le CO₂ pour les poids lourds au début de l'année 2025. Les chiffres montrent que les entreprises de transport suisses investissent dans une logistique respectueuse du climat lorsque la sécurité des investissements pour les propulsions alternatives est assurée. Néanmoins, il existe toujours un besoin massif d'amélioration des conditions cadres pour les camions à propulsion électrique, par exemple en ce qui concerne l'infrastructure de recharge rapide le long des routes nationales et la réglementation de la redevance poids lourds liée aux prestations pour les moteurs électriques après 2030.

Le seul segment à avoir subi une baisse l'année dernière est celui des véhicules neufs de transport de personnes. Leur nombre a baissé de 10,7 % pour passer à 6'800 nouvelles immatriculations. Une fois de plus, ce sont les camping-cars qui ont fait pencher la balance: avec 5'930 véhicules, leurs immatriculations ont baissé de 10 % comparé à 2023. Par rapport au pic de 7'588 véhicules atteint en 2021, au milieu de la pandémie, leur nombre a même diminué de 21,8 %.

Si l'on compte également les 239'535 voitures de tourisme, le nombre de véhicules motorisés neufs mis en circulation en Suisse et dans la principauté du Liechtenstein en 2024 s'élève à 281'740. Cela correspond à une baisse de 12'717 ou de 4,3 % par rapport aux 294'457 nouvelles immatriculations de l'année précédente. □

Luigi Cescato

Carburants



Parts de marché des voitures de tourisme par carburants

La répartition des parts de carburant pour les voitures de tourisme au cours des dix dernières années montre un fort déplacement des véhicules fonctionnant exclusivement aux

énergies fossiles vers les véhicules hybrides et purement électriques. L'utilisation de gaz naturel (GNC et CBG), de gaz liquéfié (GPL, GNL et LBG) et d'hydrogène n'a plus qu'une importance mineure et ne représente que 0,01 % à la fin 2024.

Pour le secteur des transports, la loi sur le CO₂ prévoit de réduire d'au moins 5 % les émissions dues aux transports à l'aide de carburants renouvelables tels que le bioéthanol, le biodiesel, le biogaz et les carburants synthétiques. Ce quota correspond à l'ajout d'environ 141 millions de litres de bioéthanol et 128 millions de litres de

biodiesel. Ce chiffre est inférieur au potentiel technique qui permettrait de mélanger 5 % de bioéthanol à l'essence et 7 % de biodiesel au diesel. Les carburants biogènes ou synthétiques ne sont pas pris en compte lors de l'homologation ou de l'immatriculation des véhicules.



auto schweiz suisse

Parts de marché des véhicules utilitaires légers par carburants

La répartition des véhicules utilitaires légers par carburants ne montre pas encore de forte tendance à l'abandon des carburants fossiles. Jusqu'à présent, l'offre de véhicules électriques répondant aux besoins de la clientèle n'était pas très grande. Le gaz naturel (GNC et CBG), le gaz liquéfié (GPL, GNL et LBG) et l'hydrogène ne sont quasiment pas utilisés. Poussée par les prescriptions CO₂, l'offre de véhicules électriques répondant aux exigences des clients va augmenter à l'avenir.

Parts de marché des camions par carburants

La demande accrue de moteurs électriques en 2024, avec une part de marché record de 11,8 %, a marqué le début de la transformation du secteur des transports. L'année précédente, cette valeur était encore de 8,8 %. Sur un total de 574 camions à propulsion électrique en 2024, 159 appartiennent à la catégorie de 18 à 26 tonnes de poids total. Pour la première fois, le nombre de tels véhicules électriques mis sur les routes en un an a dépassé celui des camions diesel correspondants (155). □

Luigi Cescato

Parts de marché en % des poids lourds par carburant en 2024

- Diesel
- Électrique
- Gaz



auto schweiz suisse

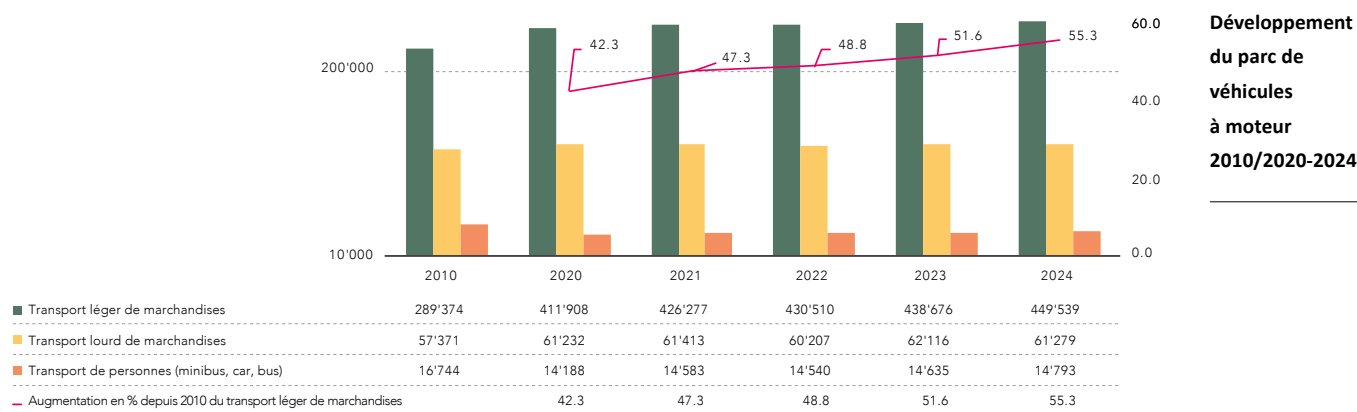
Effectif des véhicules automobiles

La mobilité individuelle est toujours très importante pour la population suisse. Cela se reflète dans le fait que le parc de voitures de tourisme en Suisse et dans la principauté de Liechtenstein a augmenté de 37'477 unités en l'espace d'une année pour atteindre 4'843'137 unités (+0,8 %). En dix ans, l'effectif a augmenté de 7,5 %.

Le graphique suivant montre l'évolution du parc de véhicules de transport de marchandises et de personnes en Suisse et dans

la principauté de Liechtenstein. Il convient de mentionner que le nombre de véhicules utilitaires légers a augmenté de plus de 55 % depuis 2010. Pour les véhicules utilitaires lourds, l'augmentation est d'environ 7 %. En revanche, le parc de véhicules de transport de personnes (minibus, cars, bus) a diminué de plus de 11 % sur la même période. □

Luigi Cescato



Développement du parc de véhicules à moteur 2010/2020-2024

auto schweiz suisse

Âge du parc automobile

Le taux de renouvellement du parc est le plus élevé chez les véhicules lourds de transport de marchandises: entre 2010 et 2022, une moyenne de 7,5 % des camions et tracteurs à sellette immatriculés ont été remplacés par de nouveaux véhicules chaque année, alors que ce taux n'était que de 5,5 % pour les voitures de tourisme et les camionnettes. Le taux de renouvellement relativement élevé des véhicules lourds de transport de marchandises est lié au fait que ceux-ci parcourent environ trois fois plus de kilomètres par an et par véhicule que les voitures de tourisme et de livraison. De plus, la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) incite à remplacer assez

tôt les camions et les tracteurs à sellette par des véhicules modernes et donc moins polluants, afin de bénéficier de taux de redevance plus bas.

Voitures de tourisme: le parc automobile suisse continue de vieillir. L'âge moyen des voitures de tourisme était de 10,5 ans à la fin 2024. Cela correspond à un vieillissement de près d'un an et demi au cours de la dernière décennie. Comparé à l'année précédente, l'âge moyen des voitures particulières a encore augmenté de 0,2 an, soit de plus de 2 mois. Cela a un effet négatif sur le trafic routier suisse, car les modèles de véhicules les plus récents sont beaucoup plus sûrs et moins polluants que leurs équivalents de dix ans. Dans

l'UE, l'âge moyen des voitures de tourisme a augmenté de manière continue depuis 2016 pour atteindre environ 12,5 ans en 2023. En 2016, cette valeur était encore de quelque 10,6 ans.

Voitures de livraison: l'âge moyen du parc de véhicules utilitaires légers à la fin 2022 (7,3 ans)

était inférieur de trois bonnes années à celui des voitures de tourisme.

Poids lourds: l'âge moyen des camions et des tracteurs à sellette était de 6,7 ans à la fin 2022. □

Luigi Cescato

Taux de motorisation

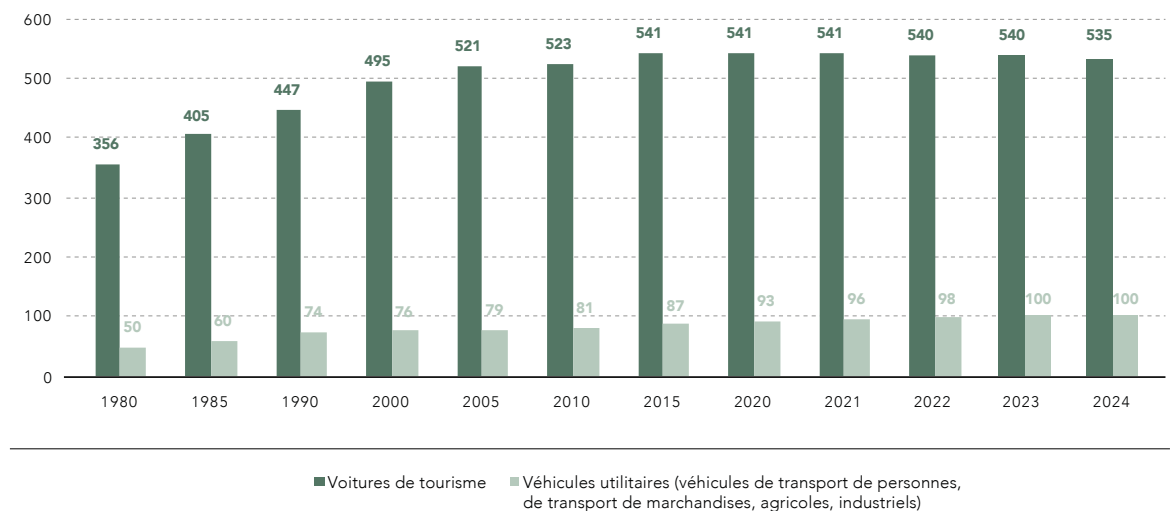
En 2024, la Suisse comptait en moyenne 535 voitures de tourisme pour 1000 habitantes et habitants permanents, avec des différences régionales considérables. Dans les agglomérations urbaines, notamment, où le réseau de transports publics est très dense, le taux

de motorisation était nettement inférieur à la moyenne suisse. Pour ce qui est des véhicules utilitaires (véhicules de transport de personnes, de transport de marchandises, agricoles et industriels), la moyenne était de 100 véhicules pour 1000 habitants permanents. □

Luigi Cescato

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

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



auto schweiz suisse

Changements de propriétaire

Au cours de l'année 2024, 675'672 véhicules ont changé de détenteur ou de détentrice. Cela correspond à un recul de 8'650 véhicules

ou de 1,3 % par rapport à l'année précédente (684'322). Si l'on regarde de plus près la liste des 40 premières marques, on constate que certaines

d'entre elles ont connu une hausse des échanges nettement supérieure à la moyenne – tandis que d'autres ont subi des baisses marquées. Des jeunes marques comme Tesla (+18 %) et Cupra (+47 %) sont en tête des marques à très forte performance. Elles sont remises sur le marché en

plus grandes quantités et changent donc plus souvent de propriétaire. Avec une augmentation de 2'386 (+7 %) unités par rapport à 2023, Škoda est le gagnant en termes de changements de détenteur. Du côté des perdants se trouve Smart avec une baisse de 10,6 %. □

Luigi Cescato

Aperçu du top 40 des changements de détenteurs 2023-2024

Année 2023	Classement 2023	Année 2024	Classement 2024	+/- en %		
88223	1	VW	86586	1	VW	-1.86
59153	2	BMW	59064	2	BMW	-0.15
54442	3	Mercedes-Benz	53184	3	Mercedes-Benz	-2.31
48867	4	Audi	49030	4	Audi	0.33
34305	5	Skoda	36691	5	Skoda	6.96
30607	6	Opel	28934	6	Opel	-5.47
28263	7	Renault	26788	7	Renault	-5.22
27253	8	Toyota	26359	8	Toyota	-3.28
26670	10	Ford	26329	9	Ford	-1.28
26817	9	Peugeot	25880	10	Peugeot	-3.49
20619	12	Seat	20700	11	Seat	0.39
21261	11	Fiat	20348	12	Fiat	-4.29
17039	14	Volvo	18160	13	Volvo	6.58
19080	13	Citroen	17953	14	Citroen	-5.91
13842	17	Hyundai	14013	15	Hyundai	1.24
14718	15	Subaru	13830	16	Subaru	-6.03
14018	16	Mazda	13584	17	Mazda	-3.10
12962	18	Suzuki	12699	18	Suzuki	-2.03
12231	19	Mini	12336	19	Mini	0.86
11263	20	Nissan	11047	20	Nissan	-1.92
10516	21	Porsche	10578	21	Porsche	0.59
10227	22	Honda	9744	22	Honda	-4.72
9111	23	Kia	9299	23	Kia	2.06
7952	24	Dacia	8110	24	Dacia	1.99
7595	25	Mitsubishi	7626	25	Mitsubishi	0.41
7129	27	Land Rover	7057	26	Land Rover	-1.01
7415	26	Alfa Romeo	6760	28	Alfa Romeo	-8.83
6895	28	Jeep	6921	27	Jeep	0.38
6088	29	Smart	5441	29	Smart	-10.63
3819	30	Tesla	4507	30	Tesla	18.02
3362	31	Chevrolet	3004	31	Chevrolet	-10.65
2009	33	Cupra	2953	32	Cupra	46.99
3032	32	Jaguar / Daimler	2922	33	Jaguar / Daimler	-3.63
1608	35	Lexus	1789	34	Lexus	11.26
1877	34	Daihatsu	1688	35	Daihatsu	-10.07
1174	39	Ferrari	1298	36	Ferrari	10.56
1301	37	Maserati	1275	37	Maserati	-2.00
1312	36	Saab	1099	38	Saab	-16.23
1096	40	SsangYong	1094	39	SsangYong	-0.18
1245	38	Lancia	1076	40	Lancia	-13.57
7926		DIVERS	7916		DIVERS	-0.13
684322	Total changement de détenteur	675672	Total changement de détenteur	-1.26		

Source: ASTRA/auto-i-dat ag 2023,2024



POLITIQUE DES TRANSPORTS ET



DE L'ENVIRONNEMENT

Valeurs d'émission

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. À la suite du 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 pendant trois ans, il est possible de comparer directement les valeurs avec les années précédentes depuis 2021.

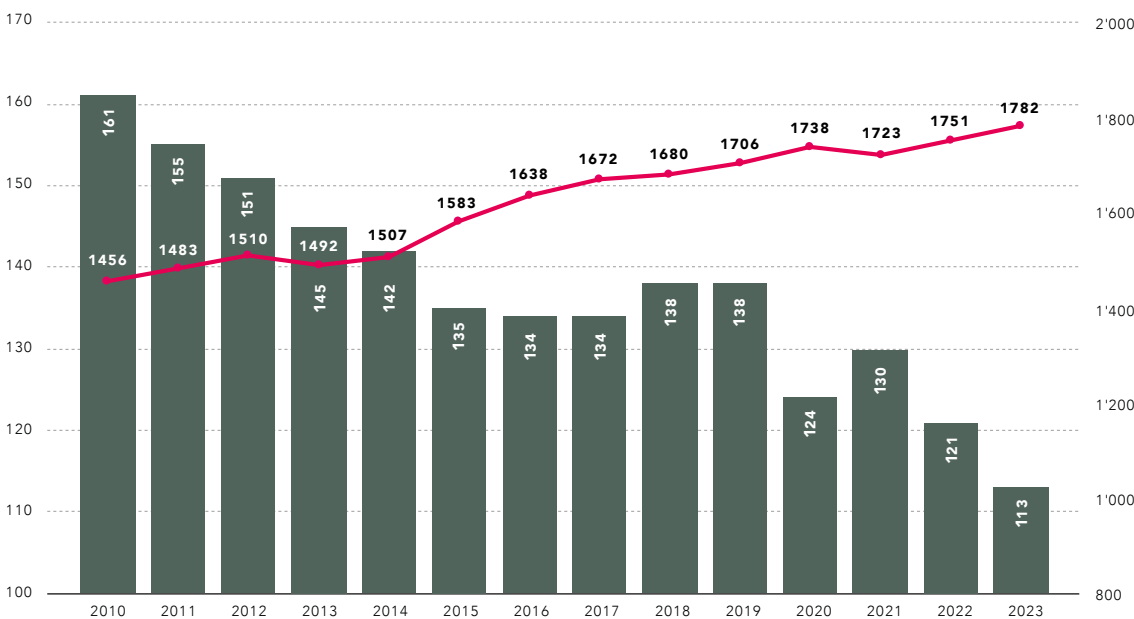
L'exécution des prescriptions sur les émissions de CO₂ des véhicules neufs incombe

à l'Office fédéral de l'énergie (OFEN). Selon le communiqué de presse de l'OFEN du 27.06.2024, quelque 256'800 voitures particulières soumises à ces prescriptions ont été immatriculées pour la première fois en Suisse et dans la principauté du Liechtenstein en 2023. 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 112,7 grammes de CO₂ par kilomètre en 2023 (2022: 120,9 g CO₂/km), les émissions moyennes de CO₂ des voitures neuves ont baissé de 8,2 grammes ou de 6,8 % en une année. Cette baisse est la troisième plus importante (après 2020 et 2022) depuis l'introduction des prescriptions relatives aux émissions de CO₂ en 2012. On a donc respecté la valeur de 118 grammes de CO₂ par kilomètre, voire même atteint une valeur nettement inférieure. Cela souligne les efforts importants du secteur automobile pour continuer à réduire continuellement les émissions de dioxyde de carbone des nouveaux véhicules. Avec 1'782 kg, le poids à vide moyen des voitures neuves a été supérieur de 31 kg à celui de l'année précédente (2023: 1'751 kg).

Émissions de CO₂ en g/km

Poids à vide en kg



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

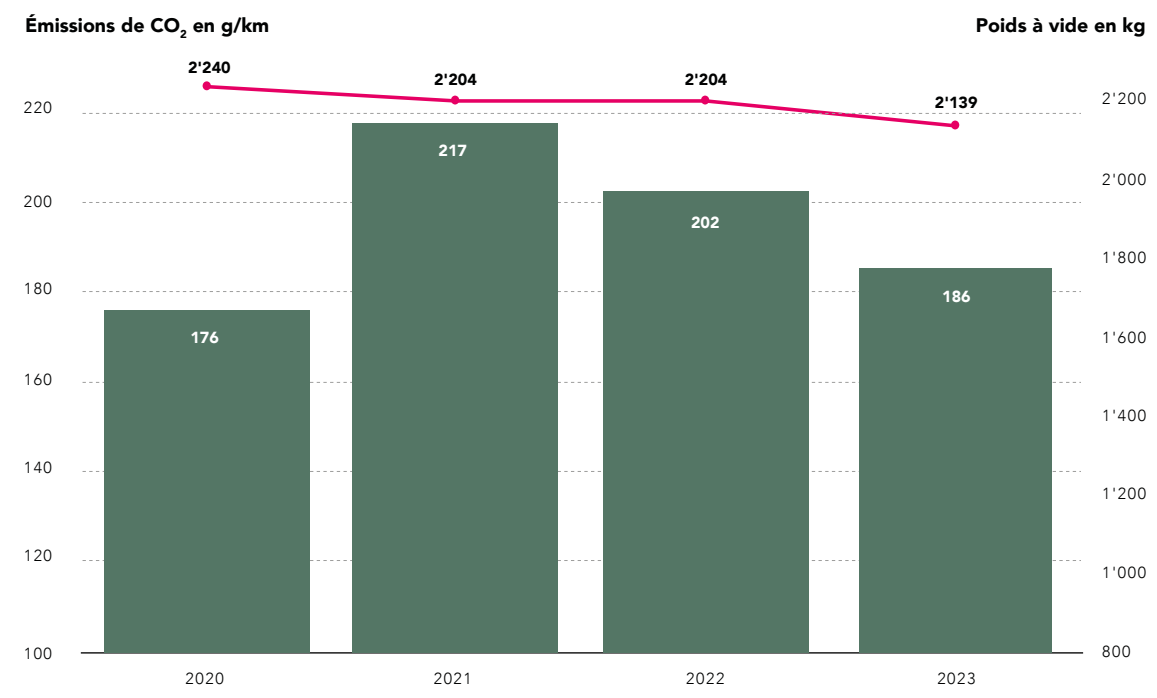
Émissions de CO₂ et poids à vide des voitures de tourisme neuves 2010 – 2013

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 186 grammes de CO₂ par kilomètre en 2023 (2022: 201,5 g CO₂/km), les émissions moyennes de CO₂ des quelque 27'700 VU légers neufs évalués quant à la réalisation de leurs objectifs ont baissé de 15,5 grammes ou de 7,7 % en douze mois. La valeur limite de flotte de

186 grammes de CO₂/km a donc été respectée pour la première fois depuis l'introduction des mesures en 2020. Le poids à vide moyen de tous les VU légers soumis aux prescriptions sur le CO₂ était de 2'139 kilogrammes en 2023. Il était donc inférieur de 65 kilogrammes à celui de l'année précédente (2'204 kg). Le décompte de deux grands importateurs de VU légers n'ayant pas encore été achevé fin 2024, les valeurs doivent être considérées comme des résultats provisoires.

Émissions de CO₂
et poids à vide
des véhicules
utilitaires légers
neufs 2020 - 2023



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

auto schweiz suisse

Sanctions

Pour le calcul des sanctions, un objectif de CO₂ individuel spécifique à sa flotte est fixé pour chaque grand importateur (plus de 50 voitures de tourisme neuves par an). Cet objectif est calculé sur la base du poids à vide moyen de la flotte et du poids à vide de référence (qui correspond au poids moyen des VT nouvellement immatriculées dans l'avant-dernière année civile). La non-atteinte des valeurs cibles de CO₂ en 2023 a engendré des sanctions de 6,2 millions de francs au total, y compris les frais d'exécution (2022: 22 millions de francs). 1,8 million de francs était dus pour les VT et 4,4 millions pour les VU légers (2022: VT: 16,4 millions, VU légers: 5,6 millions). Les 256'800 voitures de tourisme contrôlées dans le cadre des prescriptions sur les émissions de CO₂ se répartissaient entre 56 grands importateurs et

environ 600 voitures de petits importateurs. Du côté des VU légers, environ 27'700 véhicules neufs ont été contrôlés pour savoir s'ils atteignaient les objectifs, dont les véhicules de 33 grands importateurs et une centaine de véhicules de petits importateurs. Le produit net des sanctions payées est entièrement affecté au Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA).

Prescriptions sur les émissions de CO₂

Jusqu'à fin 2024, une valeur cible de 95 grammes de CO₂ par kilomètre s'appliquait 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, une valeur cible de 147 grammes de CO₂ par kilomètre NCEC s'applique aux véhicules utilitaires légers depuis 2020, ou de 186 grammes de CO₂ par kilomètre selon le cycle WLTP depuis 2021. La nouvelle loi sur le CO₂ pour la période de 2025 à 2030, qui a été adoptée par le Parlement fédéral le 15 mars 2024 (et contre laquelle aucun référendum n'a été lancé), impose de nouvelles valeurs cibles de CO₂, dont le respect posera de grands défis aux importateurs s'ils veulent éviter des sanctions. La valeur de flotte s'appliquant aux voitures de tourisme est de 93,6 grammes de CO₂ par kilomètre, celle des camionnettes et des tracteurs à sellette légers est de 153,9 grammes de CO₂ par kilomètre. Pour certaines catégories de véhicules utilitaires lourds destinés au transport de marchandises, la valeur cible de CO₂ est inférieure de 15 % à la valeur de base de 2019.

La consultation sur l'ordonnance CO₂ a été lancée le 26 juin 2024 et a duré jusqu'au 17 octobre 2024. Nous avons déposé notre prise de position dans les délais et nous nous opposons au règlement proposé, car il exige pour certaines parties des exigences allant au-delà de la réglementation de l'UE et doit entrer en vigueur rétroactivement pour le 1er janvier 2025. Les conditions cadres pour la mobilité électrique sont loin d'être idéales à bien des égards; le mélange toxique de surréglementation de l'économie automobile, de sanctions unilatérales imposées aux fournisseurs d'automobiles et d'absence d'incitations à l'achat de véhicules électriques entraîne des sanctions se chiffrant en millions et porte gravement atteinte à l'un des plus grands secteurs économiques de Suisse. En même temps, elles ne font pas vraiment croître la demande de véhicules à prise des consommateurs. Malgré tous les efforts et une argumentation solide, le Conseil fédéral a finalement mis en vigueur l'ordonnance avec effet rétroactif au 1er janvier 2025.

Valeurs de consommation WLTP

La procédure de mesure WLTP (Worldwide harmonized Light duty vehicles Test Procedure) sert à mesurer la consommation de carburant et les émissions des véhicules à moteur légers. Elle fournit des valeurs plus proches de la pratique que le NCEC et permet en outre de comparer la consommation et les émissions des véhicules à l'échelle mondiale. La procédure WLTP a été introduite progressivement dans l'UE ainsi qu'en Suisse depuis septembre 2017. Depuis septembre 2018, tous les véhicules nouvellement immatriculés doivent disposer de valeurs de mesure WLTP. Au niveau de l'étiquette-énergie et des indications dans la publicité et les documents de vente, le changement a eu lieu le 1er janvier 2020. Pendant la phase de transition de 2017 à fin 2020, les valeurs de mesure WLTP ont été mesurées physiquement, et les valeurs NCEC 2.0 ont été indiquées en parallèle. Jusqu'à fin 2020, le respect des objectifs de CO₂ était contrôlé sur la base des valeurs NCEC (ou des valeurs NCEC 2.0 pour les véhicules mesurés selon la procédure WLTP). Depuis 2021, seules les valeurs WLTP sont utilisées.

Le tableau suivant montre l'évolution des valeurs WLTP moyennes des voitures de tourisme neuves immatriculées en Suisse entre 2021 et 2024. Ces développements sont dus d'une part au changement du comportement d'achat de la clientèle et d'autre part au progrès technique. L'évaluation prend en compte les valeurs de CO₂ enregistrées lors de l'admission à la circulation des véhicules suivants:

- Uniquement les voitures de tourisme légères avec des valeurs WLTP
- Exclusivement les véhicules admis à la circulation sur la base d'une réception par type nationale ou d'un eCOC
- Les véhicules importés directement (réception par type X) ne sont pas pris en compte.
- Les véhicules hybrides ou purement fossiles avec une valeur de CO₂ de 0 gramme ne sont pas pris en compte. □

Luigi Cescato

Année	Essence	+/- en %	Diesel	+/- en %	Hybride	+/- en %	Plug-in	+/- en %
2021	173.3		180.8		155.3		45.0	
2022	173.7	0.2	175.6	-2.9	151.2	-2.6	39.6	-12
2023	168.2	-3.2	168.7	-3.9	146.0	-3.4	34.0	-14.1
2024	164.6	-2.1	172.2	2.1	132.5	-9.2	31.4	-7.6
Ø		-1.7		-1.6		-5.1		-11.2

Valeurs WLTP
voitures de
tourisme légères

Économie circulaire

Recyclage des batteries

Des centaines de milliers de tonnes de batteries lithium-ion circuleront un jour sur les routes suisses. Mais que se passe-t-il avec ces batteries en fin de vie? sestorec s'engage pour des règles claires, des coûts équitables et une traçabilité sans faille.

À quelques exceptions près, presque tous les importateurs et constructeurs officiels font désormais partie de la coopérative sestorec, qui fait office de lien important entre les importateurs de véhicules et INOBAT. Les tâches de sestorec comprennent entre autres la déclaration semestrielle de toutes les batteries mises en circulation en Suisse ainsi que la déclaration annuelle des batteries valorisées, réparées, exportées ou utilisées à d'autres fins. Comparé à l'année précédente, le nombre de membres a augmenté de cinq entreprises supplémentaires pour atteindre un total de 45. Mais tous les développements ne sont pas positifs, vu qu'un membre, Fisker Switzerland Sales GmbH, a été mis en liquidation à l'automne. Comme les membres de sestorec assumeront eux-mêmes l'élimination des batteries le moment venu, ils doivent déposer une garantie bancaire. Si une entreprise devient insolvable, l'OFEV intervient et réclame la somme garantie pour couvrir les frais d'élimination – c'est aussi le cas pour Fisker. Le processus n'est toutefois pas encore achevé. Ce qui reste problématique, c'est que les autorités ne fournissent pas d'informations détaillées sur les véhicules et les batteries exportés. Cela fait grimper les sommes garanties à des millions de francs, sans possibilité de correction.

Les batteries qui sont nouvellement mises sur le marché doivent être déclarées tous les six mois à INOBAT, l'organisme pour l'élimination des batteries mandaté par la Confédération et mis en place par l'OFEV. INOBAT saisi entre autres le numéro d'identification de la batterie (BIN), qui identifie clairement chaque batterie de traction des véhicules hybrides, hybrides rechargeables ou électriques. Cette obligation représente une charge de travail considérable pour certains importateurs, qui doivent parfois rassembler les

informations de toutes les usines de production. L'introduction du passeport numérique de batterie à partir de février 2027 devrait considérablement simplifier ce processus. sestorec place de grands espoirs sur ce développement. Depuis 2022, INOBAT a déjà accumulé une grande quantité de données déclarées. Afin de permettre une gestion efficace et un suivi des modifications ultérieures d'une batterie, sestorec a convaincu INOBAT de mettre en place une base de données professionnelle. Ces mesures révéleront leur utilité à long terme à la fin de vie des batteries, car ce n'est souvent qu'après 20 ans ou plus que se pose la question de savoir qui est responsable de leur élimination correcte. Ce moment venu, une documentation complète doit permettre d'y répondre rapidement et sans équivoque.

Une autre préoccupation de sestorec concerne les coûts d'élimination des batteries endommagées, par exemple en cas d'accident. sestorec s'est engagée à ce que ces coûts supplémentaires ne doivent pas être supportés par les importateurs. L'OFEV a intégré ce point dans l'ordonnance sur la réduction des risques liés aux produits chimiques. En collaboration avec les assureurs, on élabore maintenant une réglementation uniforme, afin de garantir une répartition équitable des coûts.

Pour aider les garages à utiliser en toute sécurité les batteries dans la technique automobile, sestorec a rédigé un guide avec l'Union professionnelle suisse de l'automobile (UPSA), l'Association suisse des transports routiers (ASTAG) et auto-suisse. Ce guide met avant tout l'accent sur les directives internationales (ADR) et nationales (SDR) pour le transport sûr de marchandises dangereuses telles que les batteries lithium-ion. Il donne des instructions claires sur la réception, le stockage, l'emballage, le chargement, l'expédition ainsi que le transport de telles marchandises et clarifie quand un conseiller à la sécurité est nécessaire.

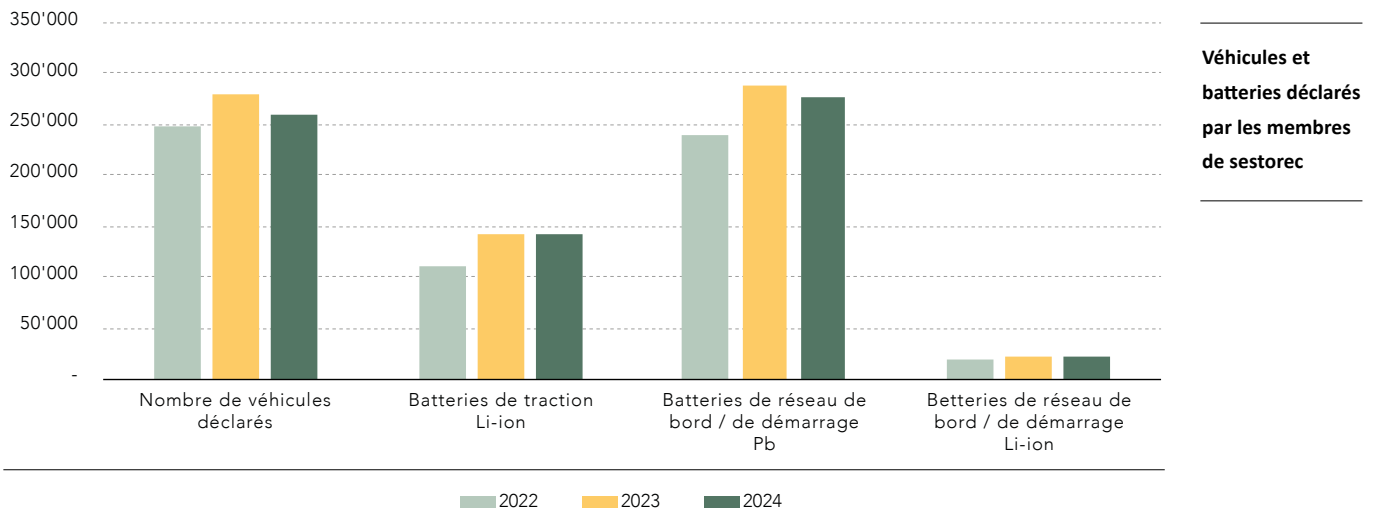
Parallèlement, dans le cadre de la «feuille de route pour la mobilité électrique» de l'OFEN, sestorec est impliquée dans l'élaboration d'un livre blanc sur ce qu'il advient des batteries des

voitures électriques, qui servira de source d'information solide et de recommandation d'action pour les professionnels. Le livre blanc sera publié en 2025.

Un coup d'œil sur les chiffres montre la pertinence de ces thèmes: ces dernières années, les membres de sestorec ont déclaré de nombreux

véhicules et batteries à INOBAT. Près de 130'000 tonnes de batteries lithium-ion circulent déjà sur les routes suisses, et elles devront toutes être éliminées ou réutilisées, tôt ou tard. □

Daniel Christen



Véhicules et batteries déclarés par les membres de sestorec

Source: sestorec

auto schweiz suisse

Travail politique

Loi sur le CO₂ à partir de 2025: adoption par le Parlement

Après des délibérations sur trois sessions, le Parlement fédéral s'est mis d'accord, lors de la session de printemps 2024, sur la nouvelle version de la loi sur le CO₂ s'appliquant à partir de 2025. Celle-ci 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 rejet s'expliquait majoritairement par la crainte de coûts supplémentaires engendrés par le projet. C'est pourquoi la nouvelle loi a largement renoncé à introduire des taxes supplémentaires. Aucun référendum n'ayant été lancé, la loi est entrée en vigueur le 1er janvier 2025.

Les points qui intéressaient le plus auto-suisse dans les débats parlementaires sur la loi sur le CO₂ étaient surtout les prescriptions relatives aux véhicules neufs, qui s'alignent sur les valeurs cibles européennes fixées pour les années 2025 à 2029 et à partir de 2030:

2025 – 2029

Voitures de tourisme:	93,6 g CO₂/km
Véhicules utilitaires légers:	153,9 g CO₂/km
Véhicules lourds:	85 % de la valeur de base déterminante de l'UE

À partir de 2030

Voitures de tourisme:	49,5 g CO₂/km
Véhicules utilitaires légers:	90,6 g CO₂/km
Véhicules lourds:	70 % de la valeur de base déterminante de l'UE

L'interdiction des moteurs thermiques à énergie fossile dans les véhicules neufs à partir de 2035 fixée par l'Union européenne ne faisait pas encore partie du projet. Vu les discussions actuelles en Europe sur cette interdiction technologique et sur les objectifs de réduction du CO₂ en général, la Suisse ferait bien de suivre l'évolution de près et de tenir compte des adaptations correspondantes lors de la révision de la loi prévue prochainement pour

l'après-2030. auto-suisse suivra étroitement le processus politique et les délibérations parlementaires correspondants et s'impliquera activement en proposant des solutions constructives pour atteindre l'objectif zéro net d'ici 2050 tout en tenant compte de la réalité du marché.

Campagne PRODES pour l'élimination des goulets d'étranglement sur les routes nationales

Le 24 novembre 2024, la population suisse a rejeté l'aménagement ponctuel de six tronçons de goulets d'étranglement sur le réseau des routes nationales avec 52,7 % de voix négatives. Les projets dans les régions de Bâle, Berne, Schaffhouse, Saint-Gall et du Léman devaient soit atténuer la surcharge déjà mesurable aujourd'hui, soit permettre l'assainissement de tunnels existants par des tubes supplémentaires, comme au Fäsenstaubtunnel (SH) ou au Rosenberg tunnel (SG). Dans la région de Bâle aussi, le tunnel sous le Rhin devait permettre de résoudre les problèmes de circulation actuels en créant une route de contournement souterraine entre la Suisse et l'Allemagne. À Berne et au lac Léman, on avait prévu des développements importants des capacités afin de pouvoir absorber le volume de trafic actuel et futur et de le concentrer sur le réseau des routes nationales. En effet, éviter le trafic d'évitement à travers les villages et les quartiers était l'un des arguments centraux pour l'adoption du projet.

En collaboration avec de nombreuses associations partenaires, auto-suisse s'est engagée en faveur de l'adoption du projet. Outre son engagement financier, le secrétariat a notamment collaboré à la campagne de votation, organisé des apparitions dans les médias, rédigé des chroniques et publié des articles sur les médias sociaux. L'un des points forts du travail médiatique a certainement été l'apparition du président Peter Grünenfelder dans l'émission «Eco Talk» de la SRF, où il a discuté avec la co-présidente de l'ATE, Jelena Filipovic, et

l'animateur Reto Lipp. Les arguments solides et passionnés présentés par Peter Grünenfelder lui ont permis de remporter une victoire aux points, mais l'émission de la mi-octobre 2024 est arrivée trop tôt pour exercer une influence sérieuse sur le comportement des votants. À ce moment-là, le camp du oui était encore en tête des sondages de votation; le soutien s'est peu à peu effrité par la suite et a malheureusement basculé vers le non au moment du vote.

Après le rejet dans les urnes du projet visant à maintenir les capacités de l'infrastructure routière la plus importante, auto-suisse saisit l'occasion pour remettre en question la conception générale de l'organisation et de la gestion des campagnes dans le camp politique bourgeois – trop de votations, notamment sur des projets soumis par les autorités, ont récemment échoué dans les urnes (voir à ce sujet l'avant-propos du président, p. 4).

Diverses consultations

Au cours de l'année sous revue, auto-suisse s'est à nouveau prononcée et à pris position sur divers thèmes et projets auprès des représentants politiques et de l'administration fédérale. À titre d'exemple, auto-suisse a soumis une réponse détaillée à la consultation sur le projet de l'ordonnance sur le CO₂, que le Conseil fédéral a fini par mettre en vigueur en avril 2025 avec effet rétroactif au début de l'année, en dépit d'un avis de droit correspondant du professeur Peter Hettich de l'université de Saint-Gall. Néanmoins, quelques points centraux présentés par auto-suisse ont été repris dans le projet, comme le régime de bonus pour les voitures de tourisme à émissions faibles et nulles («régime ZLEV») ou une prise en compte plus importante de la mise en circulation de carburants synthétiques. Les autres consultations auxquelles a participé auto-suisse concernaient la conduite automatisée, les modifications des ordonnances sur la protection du climat et sur la signalisation routière, l'évaluation économique des valeurs limites de bruit, une modification de

la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) ou le nouveau régime d'admission des véhicules. Dans ce contexte, l'adhésion à l'association faîtière 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

Travail politique

La conduite automatisée

Dans le cadre de la consultation sur l'ordonnance relative à la conduite automatisée (OCA), nous nous sommes engagés, dans une action commune avec la Swiss Association for Autonomous Mobility (SAAM), en faveur d'une mobilité adaptée aux défis futurs. À la suite de la phase de consultation, le Conseil fédéral a mis en vigueur l'OCA au 1er mars 2025. Ce faisant, il a créé les conditions pour que la conduite automatisée (niveau SAE 3, «automatisation conditionnelle») soit possible dans la mesure où le conducteur n'a plus besoin de surveiller le système en permanence, mais doit pouvoir reprendre le contrôle sur demande. Par conséquent, les véhicules qui répondent au niveau SAE 3 pourront être immatriculés en Suisse à partir du 1er mars 2025.

En outre, l'Office fédéral des routes (OFROU) soutient des activités dans le domaine de la mobilité intelligente et autorise, dans le cadre d'essais pilotes, des cas d'application étendus dans des zones limitées et sur une période donnée. Ces applications peuvent être consultées sur le site web de l'OFROU (<https://www.astra.admin.ch/astra/fr/home/themes/intelligente-mobilitaet.html>). □

Thomas Rücker

auto-suisse et la politique fédérale

En tant qu'association des importateurs officiels d'automobiles, le secrétariat d'auto-suisse tient à cœur de représenter ses membres, de défendre leurs intérêts, et de s'engager pour leur cause. C'est pourquoi nous sommes, entre autres, en contact régulier avec des membres du Conseil national et du Conseil des États.

En vue de soutenir le travail politique de manière efficace, nous avons introduit deux innovations majeures en 2024. Au début de chaque session parlementaire, nous rédigeons désormais une «lettre de session». Nous y abordons brièvement et clairement les principaux dossiers traités et faisons part de notre position à leur sujet. Pour ceux qui souhaitent approfondir un thème particulier, la lettre est accompagnée d'une argumentation détaillée avec des sources complémentaires. Afin de préparer les membres du Parlement à d'éventuelles discussions, une «réflexion inconfortable» est présentée pour chaque objet. Cela permet de répondre efficacement aux contre-arguments potentiels. Dans un esprit de convivialité et de reconnaissance ciblée, auto-suisse décerne deux titres à des personnes qui se sont particulièrement distinguées, par des réalisations louables ou critiquables.

En outre, nous avons adapté la conception du «rapport politique», pour en faciliter la lecture et le rendre interactif. Ce rapport répertorie tous les objets parlementaires pertinents pour notre secteur avec les liens sur les sites web correspondants. La chronologie et l'état des délibérations ou des décisions sont également indiqués. Nous rédigeons également des fiches d'information spécifiques, des résumés d'une page ou de longues prises de position sur des thèmes clés de l'importation automobile pour les partager avec les parlementaires. Ce ne sont là que quelques-uns des outils dont auto-suisse se sert pour défendre les intérêts du secteur automobile et participer à l'élaboration de conditions cadres politiques favorables à l'économie. □

Mario Bonato

Modèles alternatifs d'utilisation des autos en Suisse

L'utilisation de l'auto en Suisse est en pleine mutation. Alors que la possession classique d'un véhicule reste la forme dominante de mobilité, les concepts alternatifs tels que les abonnements de voitures, l'autopartage et les modèles de location gagnent du terrain. Cette évolution suit une tendance à l'utilisation des véhicules à leur valeur actuelle. On entend par là différents concepts d'utilisation des automobiles sans propriété proprement dite.

Les moteurs du car sharing

La numérisation a considérablement simplifié l'accès à la mobilité et les efforts de coordination. Grâce aux applications et aux systèmes en réseau, les véhicules peuvent être réservés facilement via un smartphone. Cela augmente considérablement l'attractivité des offres de partage et de location. Dans les enquêtes sur la forme de financement souhaitée, l'abonnement de voiture représente sept pour cent des réponses.

En outre, les véhicules partagés réduisent l'espace nécessaire au stationnement et contribuent potentiellement à une meilleure utilisation des ressources. En théorie, un parc de véhicules optimisé pourrait réduire le nombre total d'autos nécessaires. La politique espère ainsi réduire la consommation de ressources à long terme. Elle vise en particulier les zones

rurales, qu'elle estime mal desservies par les transports publics.

Pourtant, l'autopartage est particulièrement attrayant pour les utilisateurs urbains. Une forte densité de population simplifie considérablement la mise à disposition de voitures partagées et les rend plus intéressantes économiquement. Desservir les zones rurales de manière efficace, c'est-à-dire sans longs temps d'arrêt, n'est possible qu'avec des véhicules autonomes. Pour les personnes effectuant des trajets réguliers ou longs, notamment, posséder une voiture est actuellement bien plus intéressant en termes de prix et de flexibilité. Actuellement, SuisseEnergie estime qu'il y a environ 6'000 véhicules «partagés» en Suisse, ce qui correspond à moins d'un pour mille du parc automobile.

Préserver l'ouverture technologique

Il reste peu probable que le véhicule privé soit complètement supplanté en peu de temps. Seule l'introduction de véhicules autonomes permettra de tirer pleinement parti des avantages du car sharing. La mobilité du futur se caractérisera néanmoins par une offre diversifiée de propriété, de location et de partage. L'essentiel, c'est que les conditions cadres technologiques et réglementaires permettent de choisir librement entre ces modèles, sans intervention de l'État qui favorise ou discrimine une forme d'utilisation particulière. □

Mario Bonato

COMMUNICATION



Communication

AG 2024: auto-suisse avec une stratégie actualisée, un comité directeur élargi et un nouveau directeur

Un communiqué de presse sur la 66^e assemblée générale d'auto-suisse du 31 mai 2024 a porté à la connaissance du public toute la richesse des thèmes et des décisions de la journée. D'une part, les membres d'auto-suisse ont adopté à l'unanimité une stratégie d'association actualisée et développée; d'autre part, ils ont confirmé le comité directeur actuel et l'ont élargi d'un siège – ceci également dans le contexte d'une augmentation continue du nombre de membres. Après plus de 20 ans d'engagement pour auto-suisse, le directeur sortant, Andreas Burgener, a en outre fait ses adieux sous de longs applaudissements des membres présents et des personnes invitées. Son successeur, Thomas Rücker, a repris la direction du secrétariat d'auto-suisse au 1^{er} juin 2024. Son engagement avait déjà été annoncé le 22 février 2024 par un autre communiqué.

Au cours de la partie officielle de l'assemblée générale, le vice-président Donato Bochicchio a été réélu à l'unanimité dans son nouveau rôle professionnel au sein du Groupe Emil Frey, soit de Managing Director de PCDO et LOGEP, pour une durée de trois ans. Les membres ont aussi unanimement confirmé Helmut Ruhl, CEO de l'AMAG Group, dans ses fonctions au comité directeur d'auto-suisse pour trois ans supplémentaires. Matthias Walker, Managing Director & Vice-President of the Board of Directors chez Mazda (Suisse) SA, a également fait l'unanimité en tant que nouveau membre de l'organe directeur.

Avec Auto AG et Cadillac Europe, deux nouveaux membres ont en outre été admis dans le cadre de l'assemblée générale, qui a eu lieu auprès de Galliker Transport AG à Nebikon. Par ailleurs, le comité directeur d'auto-suisse sous la direction du président Peter Grünenfelder a travaillé, depuis l'entrée en fonction de ce dernier en août 2023, à un développement des positions stratégiques de l'association. Également

adoptées à l'unanimité, celles-ci reposent sur le renforcement du poids politique de l'association, notamment par l'engagement en faveur de l'égalité de tous les modes de transport et de l'optimisation des conditions cadres pour les modes de propulsion alternatifs et neutres en CO₂.



Conférence de presse annuelle 2024

Lors de sa conférence de presse annuelle du 4 juillet 2024, auto-suisse a formulé ses attentes à l'égard de la politique pour que la transition vers des véhicules à propulsion neutre en CO₂ puisse réussir. Si les valeurs cibles de CO₂ s'appliquant aux voitures de tourisme et de livraison neuves ont été atteintes pour la première fois l'année précédente, cela ne doit pas faire oublier les défis actuels liés à la poursuite de la diffusion de la mobilité électrique, ont souligné les responsables d'auto-suisse. Pour atteindre les futurs objectifs en matière d'émissions sans sanctions, il faut impérativement créer des conditions cadres plus favorables à l'économie. Du point de vue d'auto-suisse, cela implique de renoncer à d'autres réglementations de type «Swiss finish» génératrices de coûts, comme le Conseil fédéral en a à nouveau envisagé avec la future ordonnance sur le CO₂, d'assouplir les valeurs cibles intermédiaires de CO₂, de faire preuve



d'ouverture technologique dans la législation, et de garantir la sécurité d'approvisionnement ainsi que des prix de l'électricité plus avantageux et un réseau de recharge plus dense.

La conférence de presse annuelle 2024 s'est tenue au Laboratoire fédéral d'essai des matériaux et de recherche Empa à Dübendorf et a été suivie d'une visite des locaux de test guidée par Christian Bach, responsable du secteur des sources d'énergie chimiques et systèmes de véhicules de l'Empa. La conférence a délibérément été organisée plus tard dans l'année, afin de pouvoir intégrer le nouveau directeur, Thomas Rücker, et le présenter aux médias. Avec la participation d'une vingtaine de journalistes et une couverture médiatique large et variée des revendications d'auto-suisse, elle a marqué un début réussi du second semestre 2024.

Interviews et apparitions dans les médias

Au cours de l'année 2024, les représentants d'auto-suisse ont été interviewés et interrogés sur différents sujets. Peter Grünenfelder dans sa première année en tant que président et Andreas Burgener comme directeur sortant et Thomas Rücker en tant que son successeur ont suscité un intérêt particulier de la part des médias.

À titre d'exemple, Peter Grünenfelder a été invité à l'émission de débat télévisé «Eco Talk» de la SRF, où il s'est engagé pour le projet PRODES d'élimination des goulets d'étranglement sur les routes nationales. Il a également rédigé divers commentaires pour des médias

spécialisés et des quotidiens comme la NZZ. Thomas Rücker est, entre autres, passé plusieurs fois devant la caméra pour des reportages d'actualité, qui ont été diffusés sur Tele Züri ou dans le journal télévisé «Tagesschau» de la SRF, ou sur scène pour une interview avec l'animateur Rainer Maria Salzgeber à l'occasion de la présentation aux médias avant le salon «Auto Zürich» le 6 novembre 2024. Et à l'occasion de son départ à la retraite début juin, Andreas Burgener a fait une rétrospective de ses plus de 20 années passées à la tête d'auto-suisse dans le «Tagesgespräch» de la radio SRF.

En outre, le président, les deux directeurs et le directeur adjoint et porte-parole, Christoph Wolnik, ont régulièrement fourni des informations sur diverses questions relatives à la mobilité motorisée privée et professionnelle.



Chronique dans aboutFLEET

En 2024, 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 au cours de l'année sous révision s'étendaient de la situation actuelle du marché à l'élimination des goulets sur les routes nationales, en passant par la réglementation sur le CO₂ pour les véhicules neufs. Une édition a été remplacée par une interview de deux pages avec le nouveau directeur, Thomas Rücker, qui rédige depuis lors la chronique en alternance avec le président, Peter Grünenfelder. Une publication régulière d'articles d'opinion dans aboutFLEET est de nouveau prévue pour 2025.

Newsletter VISIBILITÉ

Au cours de l'année 2024, quatre 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, l'ordonnance y liée, conditions cadres pour la mobilité électrique, votation PRODES sur l'élimination des goulets d'étranglement sur les routes nationales, 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.



EDITORIAL

IM SCHEINWERFER

SCHEIBENWISCHER

FREISPRECHANLAGE

RÜCKSPIEGEL

KLARSICHT-Newsletter #4/2024

Für ein klares JA zur Engpassbeseitigung auf den Nationalstrassen

[\[KLARSICHT-Newsletter als PDF\]](#)



Thomas Rücker
Direktor auto-suisse

EDITORIAL

Liebe Leserin, lieber Leser

Der Abstimmungstag rückt näher: **Am 24. November entscheidet die Schweizer Stimmböschung über sechs konkrete Projekte, die neuralgische Punkte auf dem Nationalstrassennetz entschärfen können.** Die Vorlage ist wegweisend für die verkehrspolitische Zukunft der Schweiz. Wollen wir der nächsten Generation eine funktionierende Strasseninfrastruktur übergeben? Die Antwort hierauf muss meiner Meinung nach klar JA heissen, ebenso deutlich soll das Verdikt an der Urne in knapp drei Wochen ausfallen.

dépassé la barre des 5'000 au début 2025. Par ailleurs, auto-suisse publie à nouveau régulièrement des contenus sur X (anciennement Twitter).

Travail médiatique

De janvier à décembre 2024, 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 <https://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

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

RAPPORT D'ACTIVITÉS



Assemblée générale 2024

La 66e assemblée générale d'auto-suisse a eu lieu le 30 mai 2024 chez Galliker Transport AG à Altshofen. Un grand merci à leur direction pour leur hospitalité extrêmement généreuse.

L'assemblée présidée par Peter Grünenfelder a été divisée en deux parties. 30 membres et six collaborateurs du secrétariat ont participé à la première partie statutaire. Le président Peter Grünenfelder a particulièrement souhaité la bienvenue à Gerhard Schürmann, CEO du Groupe Emil Frey, et au directeur désigné d'auto-suisse, Thomas Rücker. Il a également été très heureux de pouvoir accueillir Caspar Winkelmann de Cadillac Europe et Oliver Marinkovic de BF Import AG. Tous deux ont participé pour la première fois à l'assemblée générale d'auto-suisse dans leurs positions respectives.

Le procès-verbal de la 65e assemblée générale d'auto-suisse du 15 mai 2023, dûment envoyé aux membres d'auto-suisse, a été approuvé sans opposition et l'auteur 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 également entériné à l'unanimité les comptes annuels 2023, le bilan et le rapport de révision. Le budget 2024 a également été accepté. Le président et le secrétariat ont été remerciés de leur travail et quitus a été donné pour l'année 2023.

Par ailleurs, l'assemblée a approuvé à l'unanimité la stratégie actualisée et développée de l'association, qui avait été envoyée aux membres d'auto-suisse avant l'assemblée générale.

L'assemblée générale a confirmé par acclamation la réélection pour trois ans du vice-président Donato Bochicchio dans son nouveau rôle professionnel au sein du Groupe Emil Frey comme Managing Director de PCDO et LOGEP. Les membres ont aussi unanimement confirmé Helmut Ruhl, CEO de l'AMAG Group, dans ses fonctions de membre du comité directeur jusqu'à l'assemblée générale 2027. Matthias Walker, Managing Director & Vice-President of the Board of Directors chez Mazda (Suisse) SA, a également fait l'unanimité en tant que nouveau membre de

l'organe directeur.

Les membres se sont en outre prononcés sur les demandes d'adhésion des deux entreprises d'importation BF Import AG (marque BYD Trucks) et Cadillac Europe GmbH (marque Cadillac). L'assemblée générale a confirmé à l'unanimité l'admission de BF Import AG et Cadillac Europe GmbH au 1er juin 2024 et a souhaité la bienvenue aux nouveaux membres.

Après une courte pause et la visite guidée du centre logistique de véhicules de Galliker Transport AG, la deuxième partie de l'AG a eu lieu avec les personnes invitées.

Le président a souhaité la bienvenue à la partie publique de l'assemblée générale.

Dans son discours, il a évoqué l'ère de la transformation et les bouleversements actuels de l'industrie automobile mondiale.

Par rapport à l'année 2022, les ventes mondiales de voitures de tourisme ont fortement augmenté. L'industrie automobile suisse, et notamment les importateurs suisses, se sont montrés extrêmement robustes l'année dernière, malgré les défis croissants et les obstacles politiques au détriment de la mobilité individuelle et commerciale.

Plus d'un quart de million de véhicules ont été immatriculés en 2023, ce qui correspond à une croissance du marché automobile de la Suisse et de la principauté du Liechtenstein de 11,6 % par rapport à 2022. Or, le niveau d'avant-pandémie d'environ 300'000 voitures neuves n'est pas encore atteint.

La transformation de notre industrie se traduit d'une part par la réduction des coûts des matériaux et de la production, notamment pour les voitures électriques, et par d'immenses efforts d'innovation dans la fabrication des véhicules.

D'autre part, on observe une perte croissante des parts de marché globales des constructeurs automobiles européens et la forte croissance de nouveaux fournisseurs, principalement en provenance de Chine, notamment dans le domaine de la mobilité électrique.

L'augmentation de 25 à 100 % des droits de douane sur les importations de voitures électriques chinoises aux États-Unis, probablement motivée par des raisons électorales, et les discussions au

sein des organes de l'UE sur la prise de sanctions à l'encontre de la Chine ne sont guère réjouissantes.

La foi en l'avenir dans notre branche est intacte – la mobilité est un besoin fondamental de l'être humain et aussi un élément essentiel de notre ordre suisse libéral.

Cette foi en l'avenir et l'engagement continu de l'association en faveur de la mobilité individuelle et commerciale se manifestent également dans la nouvelle stratégie d'auto-suisse, qui a été adoptée à l'unanimité le même matin.

Peter Grünenfelder a aussi évoqué les investissements de l'industrie automobile européenne dans la recherche et le développement en Europe, qui représentent plus de 60 milliards de francs par an. Des dizaines de milliards sont investis dans le développement de nouvelles technologies de propulsion. Entre-temps, plus d'une voiture de tourisme neuve sur cinq mises en circulation en Suisse et dans la principauté du Liechtenstein en 2023 roule entièrement à l'électricité. Si l'on y ajoute les hybrides plug-in, on a atteint un record de plus de 30 % de véhicules à prise en 2023.

Il reste encore de nombreux devoirs politiques à faire pour que la transformation de l'automobile puisse continuer à progresser, notamment en Suisse.

Grünenfelder a mentionné l'impôt sur l'importation de véhicules électriques introduit au début 2024 et le «Swiss finish» (durcissement des valeurs cibles avec des objectifs intermédiaires annuels pour les voitures de tourisme neuves). Ce dernier a pu être évité avec succès grâce à l'union de nos forces.

Selon Grünenfelder, les politiques à Berne ont deux devoirs prioritaires à accomplir:

D'une part, il faut garantir la sécurité d'approvisionnement en électricité et étendre l'accès plus convivial aux bornes de recharge électrique, avec des tarifs d'électricité avantageux dans un marché de l'électricité libéralisé. Sans garantie d'une électricité bon marché, il n'y aura pas assez de véhicules électriques sur les routes suisses.

La loi pour l'électricité soumise au vote le 9 juin offre une première occasion de renforcer de manière décisive la sécurité d'approvisionnement dans notre pays.

Sur le plan politique, la fluidité du trafic dans les zones urbaines tout comme sur les routes nationales doit figurer en tête de l'ordre du jour. C'est pourquoi auto-suisse lutte avec un grand

engagement pour un oui au projet d'élimination des goulets d'étranglement sur les routes nationales.

auto-suisse, le comité directeur et le secrétariat continueront à s'engager avec énergie en faveur de l'automobilité, qui est indispensable au développement économique de notre pays et constitue le fondement de notre prospérité, a conclu le président.

Le professeur Andreas Herrmann a ensuite tenu un exposé détaillé sur la «mobilité automobile du futur». Il a commencé par expliquer, en prenant l'exemple de l'Amérique, que les investissements dans une meilleure mobilité sont payants. La mobilité est synonyme de fascination, de joie de vivre, de liberté, d'aventure, etc., mais on peut se demander si la voie de développement de l'industrie automobile est encore la bonne aujourd'hui. Les ordinateurs, les portables et les smartphones sont devenus de plus en plus puissants, petits et légers. Chez les voitures, la tendance est inverse, dit-il: elles sont de plus en plus grandes et de plus en plus lourdes. La mobilité quotidienne doit devenir plus intelligente à l'avenir (espace nécessaire, occupation des sièges, etc.). L'utilisation de l'espace et le couplage des modes de transport routier et ferroviaire peuvent encore être sensiblement améliorés. La conduite autonome pourra un jour nous aider à utiliser l'infrastructure de manière plus efficace, à réduire le nombre d'accidents et à émettre moins d'émissions. Les entreprises de technologie ont flairé la bonne occasion et envahissent le marché de l'automobile et de la mobilité avec leurs idées et leurs offres pour rendre les véhicules de plus en plus connectés et intelligents. Et à Herrmann d'ajouter: lors du salon de l'automobile de Pékin, l'industrie automobile chinoise a fait prendre conscience au reste du monde de la grande force dont elle dispose dans ce domaine.

À la suite de l'exposé, le président a remercié Andreas Burgener pour son travail tenace, infatigable et couronné de succès au cours de ses 20 années au sein d'auto-suisse. Le directeur sortant a rendu de grands services à l'association et à l'ensemble de la politique automobile suisse. Les membres et le bureau lui doivent une grande reconnaissance.

En guise de cadeau, on a projeté un montage de vidéos selfie avec un bref message adressé au directeur sortant par de nombreux

compagnons de route.

Ensuite, le président lui a remis un gilet de sécurité portant l'inscription Membre d'honneur d'auto-suisse et un magnum de vin rouge.

C'est avec un discours émouvant qu'Andreas Burgener a ensuite remercié les personnes présentes.

Celles-ci ont pris congé du directeur sortant avec une standing ovation.

Par la suite, Peter Grünenfelder a personnellement souhaité la bienvenue au futur directeur d'auto-suisse, Thomas Rücker.

Thomas Rücker apporte à cette tâche un énorme savoir-faire et un grand réseau professionnels,

associés à une longue expérience et d'excellentes qualités de direction, a-t-il précisé. Le comité directeur d'auto-suisse est convaincu que Thomas Rücker poursuivra les succès d'Andreas Burgener et continuera à diriger l'association avec succès.

Thomas Rücker s'est présenté brièvement et a remercié les membres de leur confiance. Il se réjouit de la future collaboration, a-t-il conclu.

Après une matinée bien remplie, le président a clos la partie publique de l'assemblée générale. □

Anita Burkhard



Assemblée générale extraordinaire 2024

L'assemblée générale extraordinaire d'auto-suisse a eu lieu le 23 octobre 2024 au Seminarhotel Riverside à Zweidlen-Glattfelden.

Sous la présidence de Peter Grünenfelder, les membres ont approuvé une modification des statuts qui élargit le comité directeur d'un siège.

En outre, Sergio Solero, Président et CEO de BMW (Suisse) SA, a été élu à l'unanimité pour une durée de trois ans en tant que nouveau membre du comité directeur. Helmut Ruhl, CEO

de l'AMAG Group AG, a été élu unanimement comme nouveau vice-président supplémentaire, pour une durée de trois ans également.

Les membres ont également accepté en bloc le projet du comité directeur consistant à créer une chaire auto-suisse de mobilité à l'université de Saint-Gall qu'à présenté Peter Grünenfelder. □

Anita Burkhard

Secrétariat

En 2024, 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 2024 et 2026 et pour les camions en 2030, estimations du marché pour 2024 et 2025, satisfaction des membres, sondages sur les dates pour les réunions des groupes de travail
- Rédaction de communiqués de presse mensuels sur l'évolution du marché automobile
- Rédaction de communiqués de presse trimestriels sur l'évolution du marché des véhicules utilitaires
- Rédaction de communiqués de presse sur des sujets économiques et politiques
- Monitoring médiatique
- Publication de la newsletter VISIBILITÉ
- Établissement de diverses statistiques pour les membres et le public
- Développement et affinement de l'offre de statistiques pour le début 2025
- Statistique des nouvelles immatriculations de voitures de tourisme
- 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 1e 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 30 mai 2024 (auprès de Galliker Transport AG, à Altishofen)
- Organisation et réalisation d'une assemblée générale extraordinaire le 23 octobre 2024 (au Riverside Seminar- & Eventhotel à Zweidlen-Glattfelden)
- Organisation et réalisation de l'assemblée générale de la coopérative sestorec (solution sectorielle pour le recyclage des batteries) le 3 juin 2024
- 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
- Soutien des membres dans les domaines de la technique et des règlements, au niveau national et européen
- Organisation et réalisation de trois «soirées auto et transports» (soirées pour parlementaires; 4 juin, 17 septembre et 10 décembre 2024) en collaboration avec l'UPSA et l'ASTAG
- Organisation et réalisation de la séance des responsables des relations publiques le 19 novembre 2024 au Seminarhotel Bocken
- Organisation et réalisation des réunions des commissions techniques VT et VU en printemps et en automne 2024 (VT: Centre des paraplégiques Nottwil, Galliker Transport Nebikon; VU: Laemmler Chemicals Madetswil, centre de contrôle du trafic lourd Erstfeld)
- Organisation et réalisation de la conférence de presse annuelle le 4 juillet 2024 chez l'Empa à Dübendorf

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) et à d'autres bureaux administratifs
- Siège dans le comité directeur de routesuisse
- 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 2024
- Élaboration de diverses prises de position sur des consultations au niveau fédéral
- Siège et collaboration dans différents groupes de travail et d'accompagnement autour de la mobilité
- Contribution à la définition des activités de la feuille de route pour la mobilité électrique de la Confédération
- Envoi de la nouvelle «lettre de session» aux membres du Parlement fédéral
- Réorganisation du rapport politique
- Élaboration et publication du chiffre de la semaine. □

Anita Burkhard

Commissions techniques

Au cours de l'exercice 2024, les commissions techniques (CT) pour les voitures de tourisme et les véhicules utilitaires des importateurs se sont réunies au rythme habituel, en printemps et en automne.

Les CT VT ont eu lieu au Centre des paraplégiques à Nottwil, où l'on a également jeté un coup d'œil sur l'effet et les défis des transformations de véhicules pour personnes handicapées. Chez Galliker-Transport à Nebikon, nous avons visité le centre de réparation de batteries et reçu de précieuses informations dans un domaine d'activité nouveau pour nous.

Les CT VU ont eu lieu chez Laemmler Chemicals AG à Madetswil et au centre de contrôle du trafic lourd Ripshausen à Erstfeld. Là aussi, nous avons pu nous informer sur leur travail quotidien exigeant après nos séances.

Lors des réunions de printemps, nous avons pu faire une rétrospective des plus de 20 ans d'activité d'Andreas Burgener en tant que directeur d'auto-suisse et prendre congé de lui en le remerciant pour son engagement au sein des CT.

Le nouveau directeur, Thomas Rücker, a profité des CT en automne pour se présenter et a été accueilli dans sa nouvelle fonction par les applaudissements nourris des participants.

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

- Les CT se sont penchées en détail sur:
 - la situation du marché en question
 - 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 fin-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 recherche d'une solution concernant la déclaration de la pression cible de freinage pour les poids lourds
- 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 directives de la Confédération ainsi que divers circulaires.

Une collaboration intensive a en outre eu lieu avec le secrétariat pour l'élaboration des réponses aux consultations concernant différents dossiers dans les domaines de l'environnement, des transports et de l'énergie. La collaboration intensive est très appréciée par le secrétariat – merci beaucoup pour cet engagement. □

Luigi Cescato

Réunion des responsables des relations publiques

Réunion des responsables des relations publiques 2024

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. Dans l'année sous revue, la réunion a eu lieu le 19 novembre 2024 au Seminarhotel Bocken à Horgen, pour la première fois dix jours après l'Auto Zürich et non à la veille de son ouverture. L'objectif, qui consistait à faire participer en plus grand nombre les responsables des relations publiques, qui sont souvent engagés dans la préparation du salon, a été plus qu'atteint – avec une participation élevée de 22 représentantes et représentants des membres d'auto-suisse.

Après un accueil par le directeur adjoint, Christoph Wolnik, et sa rétrospective annuelle sur la communication d'auto-suisse, l'ordre du jour prévoyait la présentation personnelle du directeur, Thomas Rücker, et divers sujets

politiques. Le président, Peter Grünenfelder, a évoqué la campagne relative à la votation sur l'élimination des goulets d'étranglement sur les routes nationales du 24 novembre 2024. Par la suite, Thomas Rücker a procédé à une rétrospective politique de l'année, qui comprenait, outre les affaires parlementaires, la consultation sur l'ordonnance CO₂ achevée, à laquelle auto-suisse a répondu de manière détaillée. Il a ensuite porté son regard vers l'avenir, en mentionnant notamment la motion Gugger, qui voulait interdire l'introduction du modèle de l'agence dans le secteur automobile ou du moins la rendre très difficile, et qui allait bientôt être débattue au Conseil des États.

On a également discuté l'agenda de presse ainsi que la situation après la fin du Geneva International Motor Show, et les membres ont été mis en garde contre une première organisation imitatrice. La réunion a été suivie par un dîner commun au Seminarhotel Bocken. □

Christoph Wolnik



Fondation Auto Recycling Suisse

La conjoncture modérée, qui se traduit par une baisse des nouvelles immatriculations de voitures de tourisme, laisse aussi des traces dans le secteur du recyclage. En effet, les recycleurs et broyeurs ont de moins en moins de véhicules hors d'usage à traiter; en 2024, ils en ont encore reçu un peu plus de 37'000. Une grande partie des véhicules partent à l'étranger avant la fin de leur utilisation, non pas pour être éliminés à prix bas, mais parce que les véhicules d'occasion suisses y sont très demandés. On constate toutefois une évolution intéressante au niveau des régions d'exportation: alors qu'il y a dix ans, 50 % des véhicules étaient exportés vers l'Afrique, ce chiffre est encore de 13 % aujourd'hui. 47 % des véhicules exportés circulent aujourd'hui dans les Balkans, principalement en Serbie. L'écoulement vers l'Ukraine est également remarquable. Plus de 9'000 véhicules ont pris le chemin du pays en guerre, dont même 246 véhicules électriques (Pologne 218, Norvège 192).

En collaboration avec l'association des recycleurs VASSO, la fondation a actualisé la section relative aux véhicules de la notice sur la distinction entre marchandises d'occasion et déchets et transmis le projet à l'OFEV pour mise en œuvre. Cette révision est devenue nécessaire en raison de l'augmentation constante du

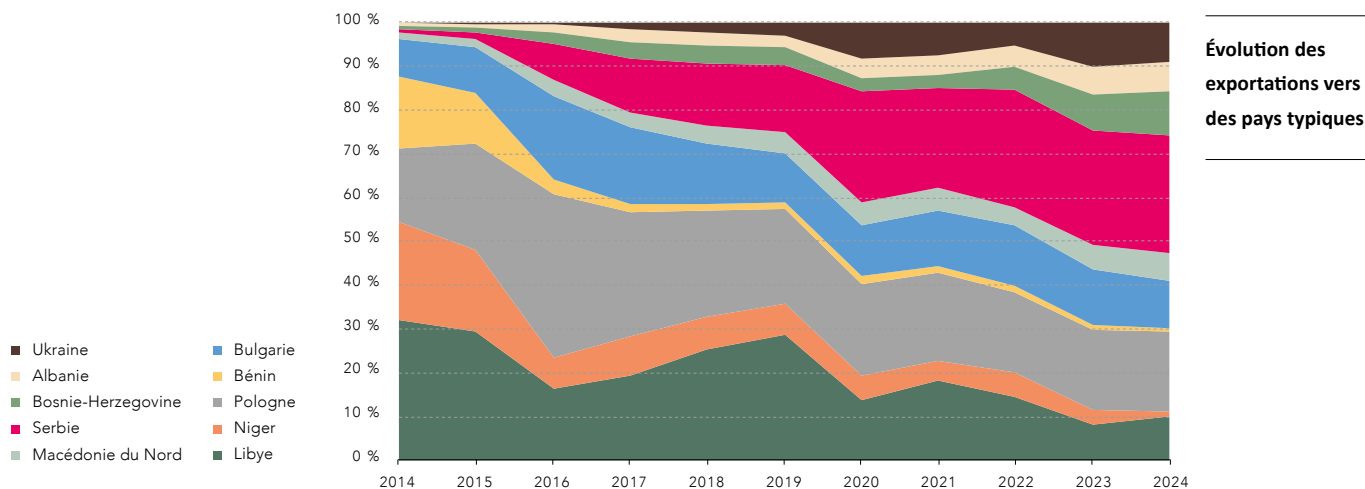
nombre de véhicules électriques endommagés qui sont vendus sur des bourses de véhicules d'occasion et d'autres plateformes de vente en ligne. Si l'état de la batterie est incertain, cela peut être dangereux.

Malgré les objections majeures de la fondation, l'OFEV voulait toujours rendre obligatoire le démontage des appareils de commande avant le recyclage des véhicules. En décembre 2024, une discussion a eu lieu à cet égard avec le secrétaire général du DETEC. Selon nos dernières informations, le sujet n'est provisoirement plus d'actualité. Dans l'UE, la proposition de règlement relatif aux exigences en matière de circularité applicables à la conception des véhicules et à la gestion des véhicules hors d'usage prévoit toujours le démontage obligatoire d'autres composants des véhicules, tels que le tableau de bord, toutes les vitres, les faisceaux de câbles, les pièces en plastique, l'électronique, etc. En raison de la responsabilité élargie du producteur en vigueur, les dépenses devraient être prises en charge par les constructeurs automobiles. □

Daniel Christen

Statistique des voitures de tourisme Suisse et principauté du Liechtenstein:

Année	Nouvelles immatriculations	Importations	Effectif	Mises hors service	Exportations	Potentiel 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	4'806'660	277'750	135'713	142'037	41'778	100'259
2024	239'535	283'296	4'843'137	245'819	143'986	101'833	37'072	
Change- ment	-5.03%	-9.94%	0.78%	-11.50%	6.10%	-28.31%	-11.26%	



Pays	Véhicules	+/- %	Prix (CHF/véh.)
Total (131 pays)	143'986	6.1	4'965
Serbie	27'536	8.2	2'948
Pologne	18'449	6.4	3'167
France	11'294	0.2	4'732
Bulgarie	10'974	-9.6	2'047
Libye	10'374	31.5	549
Bosnie-Hérzegovine	10'258	35.3	3'659
Ukraine	9'069	-6.2	3'208
Albanie	7'066	11.0	1'567
Macédonie du Nord	6'467	19.4	2'381
Allemagne	5'886	-7.8	16'597
Moldavie	3'322	14.9	6'268
Kosovo	2'931	19.6	7'063
Hongrie	2'303	126.7	1'943
Togo	2'202	14.7	1'403
République tchèque	2'096	-5.2	6'585
Niger	1'163	-65.2	1'236
Bénin	1'071	-17.2	1'698

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

Conseil de fondation

Président du conseil de fondation
auto-suisse

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

Automobile Club de Suisse ACS
Union professionnelle suisse de l'automobiles UPSA
Association suisse des transports routiers ASTAG
Office de l'environnement, canton d'Argovie
Fédération suisse de broyage SSV
Touring Club Suisse TCS

Comité du conseil de fondation

François Launaz
Christoph Erb
Peter Grünenfelder
Roger Kunz
Tobias Thommen

Secrétariat

Daniel Christen, directeur
Urs Eberle, administration

Groupements d'intérêt, affiliations et participations

Il existe un lien d'intérêt avec les organisations suivantes sous forme de coopérations et d'adhésions ou de contributions:

- Coopérative sestorec (Swiss Energy Storage Recycling), Berne, <https://www.sestorec.ch/fr>, mandat de gestion
- Association des Constructeurs Européens d'Automobiles (ACEA), Bruxelles (BEL), <https://www.acea.auto>
- Allianz für eine sichere Stromversorgung, Aarau
- ITS-CH Intelligent Transport Systems Switzerland, Berne, <https://www.its-ch.ch>
- Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles (OICA), Paris (FRA), <https://www.oica.net>
- Swiss Association for Autonomous Mobility (SAAM), Berne, <https://www.saam.swiss/fr/>
- Union suisse des arts et des métiers (usam), Berne, <https://www.sgv-usam.ch/fr>, commissions mobilité et durabilité
- Studiengesellschaft Schweiz für Mobilität Antriebstechnik (SSM), Toffen, <https://www.ssm-studies.ch>
- routesuisse, Berne, <https://strasseschweiz.ch/fr/>, vice-président et membre de la direction
- Swiss eMobility, Berne, <https://www.swiss-emobility.ch/fr/>
- Union professionnelle suisse de l'automobile (UPSA), Berne, <https://www.agvs-upsa.ch/fr>
- Fonds de sécurité routière (FSR), Berne, <https://www.fvs.ch/fr/>
- Université de Saint-Gall (HSG), Saint-Gall, <https://www.unisg.ch>
- Road Ranger, Saland, <https://roadranger.ch/fr/>
- Swiss Automotive Aftermarket (SAA), Zurich, <https://www.saa.swiss/?lang=fr>
- Académie suisse des sciences techniques (SATW), Zurich, <https://www.satw.ch>
- Swiss Historic Vehicle Federation (SHVF), Berne, <https://www.shvf.ch/fr/home>
- Association Suisse des Sociétés de Leasing (ASSL), Zurich, <https://www.leasingverband.ch/fr/assl>
- Journalistes suisses de la presse motorisée (JSPM), Gähwil, <https://smj-ch.com>, siège

dans le directory

- Association suisse d'assurances (ASA), Zurich, <https://www.svv.ch/fr>
- Association suisse des sciences des transports (ASST), Saint-Gall, <https://www.svwg.ch>
- Swiss Car Register, Safenwil, <https://www.swisscarregister.ch>
- Association Suisse des experts automobiles indépendants (ASEAI), Zurich, <https://www.vffs.ch/fr>
- Association des entreprises électriques suisses (AES), Aarau, <https://www.strom.ch/fr>
- Conseil suisse de l'énergie, Worb, <https://www.worldenergy.ch>
- Clé de Berne GmbH, Berne, <https://www.furrerhugi.ch/fr-ch/cle-de-berne-fr>
- Lucerne Dialogue, Lucerne, <https://www.lucerne-dialogue.ch>
- CI Priorité Liberté, Zollikon, https://freiheit-liberte.ch/fr_fr/
- Conseil suisse de la sécurité routière (CSR), Berne, <https://www.vsr.ch/fr>
- Fondation Anny Klawa-Morf, Berne, <https://anny-klawa-morf.ch/fr/>
- Musée suisse des transports, Lucerne, <https://www.verkehrshaus.ch/fr/page-daccueil.html>

auto-suisse participe financièrement aux organisations suivantes:

- Auto Sport Suisse, Liebefeld, <https://motorsport.ch/fr/> (associé)
- Auto-i-DAT, Zurich, <https://www.auto-i-dat.ch> (actionnaire avec siège au conseil d'administration)
- Cardossier, Zurich, <https://www.cardossier.ch/> (membre et prêteur)
- DTC Dynamic Test Center AG, Vauffelin, <https://www.dtc-ag.ch/fr> (actionnaire avec siège au conseil d'administration)
- Fondation Auto Recycling, Berne, <https://stiftung-autorecycling.ch/fr/home> (fondatrice avec siège au conseil de fondation)
- Geneva International Motor Show (GIMS), avec membre du Conseil de fondation dans le «Comité permanent du Salon international

de l'automobile». auto-suisse a retiré sa participation financière et a quitté le conseil de fondation au cours de l'année 2024 à la suite de la décision de dissoudre la fondation.

Aucune conséquence financière n'est à prévoir pour les années suivantes. □

Thomas Rücker / Anita Burkhard

Personnel

Le 1er février 2024, Manuela Weber a fêté ses 15 ans de service chez auto-suisse. Nous pouvons compter sur son soutien actif dans l'administration depuis de nombreuses années. Grâce à son engagement et à son sens du devoir, elle est un soutien important au sein du secrétariat.

Au 1er juin 2024, Thomas Rücker a pris la succession d'Andreas Burgener en tant que directeur d'auto-suisse a s'est rapidement familiarisé avec la diversité des thèmes des affaires courantes. Andreas Burgener est resté à ses côtés jusqu'à la fin juillet, ce qui a permis une transition en douceur.

L'équipe a pris congé d'Andreas Burgener dans le cadre d'une sortie commune le 4 juillet 2024. Après avoir visité la base de la Rega à Wilderswil, nous avons passé une soirée agréable

et divertissante à la Schwarzwaldalp. Des discours et anecdotes chargés d'émotion ainsi que des histoires drôles se sont succédé, laissant un souvenir inoubliable de la soirée. Le lendemain, une randonnée dans les gorges glaciaires de Rosenlauri, suivie d'un repas de pizzas maison, a complété cet événement convivial. □

Thomas Rücker

LISTE DES MEMBRES



Membres

Adhésions

Lors de notre assemblée générale, BF Import AG (marque BYD Trucks) et Cadillac Europe GmbH (marque Cadillac) ont été acceptés à l'unanimité comme nouveaux membres à compter du 1er juin 2024.

L'effectif au **01.01.2025** était de **38 entreprises d'importation**. Les **60 marques** qu'elles importent (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 Longbridge AG
Astara Mobility Switzerland AG
BF Import AG/Auto AG Group
BMW (Suisse) SA
DAF Trucks (Suisse) AG
Daimler Buses Schweiz AG
Daimler Truck Schweiz AG
Emil Frey SA
Ford Motor Company (Switzerland) SA
General Motors & Cadillac Europe GmbH
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
Mazda (Suisse) SA
Mercedes-Benz Suisse SA
MiDi International SA
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, Leapmotor
Alfa-Romeo, Fiat, Fiat Professional, Jeep
Maxus, MG
Hyundai, Nissan
BYD Trucks
BMW, Mini
DAF
Mercedes-Benz, Setra
Fuso, Mercedes-Benz Trucks, Unimog
Aston Martin
Ford
Cadillac
Genesis
Honda
Iveco
Jaguar, Land Rover / Range Rover
Kia
MAN, Neoplan
Maserati
BMW ALPINA
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

Adhésions et représentations

Coopérative sestorec

Andreas Burgener

routesuisse – Fédération routière suisse FRS

Peter Grünenfelder

Conférence des présidents

Forum d'étude suisse pour la technique de propulsion mobile FTPM

Luigi Cescato

Membre

Journalistes suisses de la presse motorisée JSPM

Christoph Wolnik

Membre consultatif dans le comité

Autres adhésions

Cardossier
Association de promotion de la Fondation PME Suisse
Partenaire its-ch Intelligent Transport Systems Switzerland
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	CA Luigi Cescato
Dynamic Test Center DTC Vauffelin	CA Thomas Rücker
Auto Sport Suisse	

COMITÉ DIRECTEUR ET SECRÉTARIAT

Comité directeur



Peter Grünenfelder
Président
Élu jusqu'à l'AG 2026



Donato Bochicchio
Vice-président, Managing Director
PCDO & LOGEP, Emil Frey AG
Élu jusqu'à l'AG 2027



Helmut Ruhl
Vice-président,
CEO AMAG Group AG
Élu jusqu'à l'AG 2027



Matthias Walker
MD & Vice-President of the Board
of Directors, Mazda (Suisse) SA
Élu jusqu'à l'AG 2027



Claudia Meyer
Managing Director,
Renault Group
Élue jusqu'à l'AG 2026



Sergio Solero
Président & CEO,
BMW (Suisse) SA
Élu jusqu'à l'AG 2027

Membres d'honneur d'auto-suisse

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

Secrétariat



Thomas Rücker
Directeur
— depuis 01.06.2024



Mario Bonato
Économiste
— depuis 01.06.2024



Anita Burkhard
Secrétariat et comptabilité
— depuis 21.09.1998



Luigi Cescato
Technique et statistiques
— depuis 01.07.2019



Lucienne Hinderling
Traductrice
— depuis 04.11.2013



Manuela Weber
Secrétariat
— depuis 01.02.2009



Christoph Wolnik
Directeur adj. / porte-parole
— depuis 16.03.2015

RALLYE À TRAVERS L'ANNÉE 2024



Thomas Rücker
Directeur

Tout d'abord, j'adresse mes plus vifs remerciements à mon prédécesseur, Andreas Burgener, qui s'est tenu à ma disposition pendant ma période d'initiation et m'a transmis un secrétariat bien organisé. Cette situation de départ idéale m'a permis de me familiariser rapidement avec les sujets et activités de l'association. Voici donc quelques mots personnels à l'attention de mon prédécesseur:

«Cher Andreas, je te remercie encore une fois pour ton grand engagement en faveur des automobilistes de notre pays. Tu as contribué de manière déterminante à rendre notre association visible et à ce qu'elle soit entendue par différents camps politiques, mais aussi par l'administration, l'économie et les représentants d'autres milieux intéressés. Tu as laissé de grandes traces et je m'efforce non seulement de répondre aux attentes élevées qui ont été placées à juste titre, mais aussi de les dépasser. L'automobile n'est pas seulement un chef-d'œuvre technique – elle est indispensable à notre société en quête de flexibilité, d'efficacité, de vitesse et d'une grande liberté, tant pour les automobilistes individuels que pour les entreprises. Sans l'invention de l'automobile,

le transport commercial de marchandises et de personnes, notamment, ne pourrait pas fournir les services auxquels nous sommes habitués aujourd'hui. C'est précisément pour cette raison que cette merveille mobile mérite la plus grande attention. Tes 20 années de mandat ont été riches en événements, et il me semble que la dynamique ne va pas faiblir à l'avenir, même si certains thèmes connaîtront quelques évolutions. Merci encore pour ton travail passionné, inébranlable et charismatique.»

Les jalons de la conduite automatisée sont posés et, grâce aux progrès technologiques, nous pourrions bientôt profiter de nouvelles fonctionnalités, d'une sécurité accrue et d'un plus grand confort. Reste à découvrir quelles seront les priorités centrales de la mobilité automatisée ou autonome. Dans le cadre de différents entretiens et de ma participation à des commissions et groupes de travail, je constate que les exigences posées à la conduite autonome (dans son stade final) sont très différentes. Tandis que certains y voient un avantage en termes de sécurité grâce à la réduction des risques, d'autres pensent avant tout à optimiser l'utilisation des surfaces de circulation. D'autres encore pensent à la possibilité de mieux organiser la mobilité, et un autre groupe d'intérêt voit ses avantages dans la mobilité à la demande. Pour ma part, je suis sûr qu'elle offrira plusieurs bénéfices et que les exigences se recouperont. Il sera rapidement possible d'utiliser à grande échelle des solutions telles que les systèmes de voiturier automatisé (valet parking) ou des applications dans le domaine de la circulation à sens unique. Et des éléments qui nous semblent actuellement contradictoires pourraient s'allier, par exemple dans des transports publics individualisés ou des transports individuels publics. Soyons curieux de l'avenir – dans tous les cas, il sera en mouvement et c'est pourquoi nous avons tout intérêt à être «fit for future».

L'un des deux grands défis du second semestre 2024 a été la consultation sur l'ordonnance CO₂. Alors que, après le rejet du peuple de la loi sur le CO₂ en 2021, les travaux de révision ont abouti à un compromis largement accepté, les dispositions d'exécution prévues

étaient parsemées de nombreuses prescriptions défavorables à l'économie automobile suisse. C'est pourquoi nous avons, après une forte implication de nos membres, pris position de manière complète et précise. Nous nous sommes impliqués pour faire entendre notre point de vue, car une réglementation plus stricte en Suisse que dans le reste de l'Europe entraînera des préjudices importants – pour l'économie et, par conséquent, pour ceux qui achètent une auto ou, en fin de compte, pour la population. Alors que personne ne remet en question les valeurs limites de la loi sur le CO₂, il est essentiel de mettre en place des conditions cadres optimales pour favoriser une mobilité à émissions faibles et nulles. Et cette tâche n'incombe pas seulement aux importateurs d'automobiles. Il doit être dans l'intérêt de tous les acteurs autour de l'écosystème de la mobilité électrique que cette dernière se présente sous un jour favorable. Pour cette raison, auto-suisse continuera à s'engager pour de meilleures conditions, afin que l'évolution future du marché des propulsions non polluantes prenne rapidement son essor. Il faut des mesures incitatives, des systèmes de redevances adaptés, une infrastructure de recharge étendue, des prix de l'énergie justes et transparents, etc. Nous connaissons l'importance de l'automobile pour le besoin de liberté de la population, mais aussi pour le transport de marchandises. Indépendamment de l'utilisation spécifique des voitures de tourisme, des camionnettes, des poids lourds ou des bus. Nous continuerons à nous engager dans ce sens et à faire entendre ces enjeux. Cela se fera dans le cadre de la longue phase de transformation vers le projet générationnel qu'est la mobilité durable. Une chose est cependant claire: en 2024, l'essor de la mobilité électrique a connu un passage à vide – il n'a pas été possible d'augmenter les parts de marché des véhicules à prise après leurs hausses des années précédentes. Et ce, bien que plusieurs dizaines de nouveaux modèles électriques (aussi dans les segments de prix inférieurs) aient été mis en vente au cours de cette année.

Un deuxième travail important a connu un point culminant négatif avec la votation fédérale

du 24 novembre 2024. Sous la direction de l'Union suisse des arts et métiers usam, nous nous étions engagés pour l'extension du réseau des routes nationales avec d'autres associations routières et automobiles. Malheureusement, nous, le Parlement et le Conseil fédéral avons perdu ce projet parce que nous n'avons pas réussi à convaincre la population de nos arguments et que nous n'avons pas pu mobiliser suffisamment d'électeurs pour le soutenir. Nos arguments rationnels se sont enlisés dans les contre-déclarations. Cela a probablement scellé la fin de six projets d'extension autoroutière importants, et les régions concernées ne bénéficieront d'aucune décongestion du trafic, ni sur les axes principaux ni secondaires. Cela n'aide pas la sécurité routière et ne réduira pas non plus les majorations pour embouteillage dans le transport de marchandises. Il est également regrettable que l'on ne reconnaisse pas qu'il faut une infrastructure à haut débit qui fonctionne bien face à la croissance de la consommation et de la population. Notre société court ainsi un risque accru de dépendance. Petite parenthèse d'humour noir: en cas de bouchon, baissez la vitre et demandez à la personne dans la voiture voisine si elle est aussi coincée dans un embouteillage – et récoltez un regard impayable.

Faute d'un nombre plus important de commandes de voitures neuves, les prévisions pour l'année 2025 ne permettent pas encore d'espérer une compensation des ventes plus faibles enregistrées après la pandémie. Cela ne fera sans doute pas rajeunir le parc de voitures en Suisse. Les propriétaires devront donc subir des coûts d'entretien supplémentaires, jusqu'à une nouvelle augmentation de la volonté d'investir dans de nouveaux véhicules. Notre secteur est appelé à inspirer confiance en vue d'une augmentation des investissements des ménages. Les conditions économiques y seraient propices, car les estimations conjoncturelles sont bonnes ou du moins stables. Engageons-nous donc pour une automobilité d'avenir. Je vous souhaite bonne route. □

Thomas Rücker

ANNEXE

Statistiques

- 51 Nouvelles immatriculations de voitures de tourisme neuves 2024
- 52 Nouvelles immatriculations des 15 premiers modèles de voitures de tourisme 2024
- 52 Nouvelles immatriculations de véhicules de transport de personnes 2024
- 53 Nouvelles immatriculations de véhicules légers de transport de marchandises 2024
- 54 Nouvelles immatriculations de véhicules lourds de transport de marchandises 2024
- 54 Nouvelles immatriculations et effectif de voitures de tourisme à partir de 1980
- 56 Effectif des voitures de tourisme réparti selon les principaux carburants à partir de 2010
- 57 Nouvelles immatriculations et effectif des voitures de tourisme 4x4 dès 1980
- 58 Comparaison mensuelle des nouvelles immatriculations de voitures de tourisme à partir de 2000
- 59 Évolution de l'effectif de véhicules à moteur 2014 – 2024

Nouvelles immatriculations de voitures de tourisme neuves 2024

janvier – décembre 2024

date de référence: 31.12.2024/lc

Marque	Part du marché %					Part du marché %				
	Déc. 2024	Déc. 2023	Déc. 2024	Déc. 2023	+/- %	Cum. 2024	Cum. 2023	Cum. 2024	Cum. 2023	+/- %
Aiways	0.0	0.0	1	1	-	0.0	0.0	63	47	34.0
Alfa Romeo	0.3	0.3	86	87	-1.1	0.4	0.6	859	1'487	-42.2
Alpine	0.1	0.1	26	15	73.3	0.1	0.1	129	129	-
Aston Martin	0.1	0.0	19	9	111.1	0.1	0.1	200	151	32.5
Audi	8.6	7.8	2'187	2'103	4.0	7.5	8.1	17'984	20'313	-11.5
BMW	8.1	9.2	2'042	2'480	-17.7	9.1	8.4	21'809	21'290	2.4
BMW Alpina	0.1	0.0	14	5	180.0	0.0	0.0	78	70	11.4
Cadillac	0.1	0.0	37	11	236.4	0.1	0.0	139	81	71.6
Citroën	0.5	0.9	116	254	-54.3	1.1	1.2	2'604	2'924	-10.9
Dacia	2.3	3.3	583	885	-34.1	3.3	3.2	7'826	7'961	-1.7
DS Automobiles	0.1	0.2	13	43	-69.8	0.1	0.3	280	677	-58.6
Fiat	0.7	2.0	189	538	-64.9	1.4	1.7	3'377	4'302	-21.5
Ford	1.9	3.3	492	900	-45.3	3.1	4.0	7'308	10'029	-27.1
Genesis	0.1	0.3	15	83	-81.9	0.1	0.3	341	717	-52.4
Honda	1.5	0.8	370	221	67.4	1.3	0.9	3'101	2'343	32.4
Hyundai	3.9	2.7	978	734	33.2	3.7	3.4	8'859	8'452	4.8
Jaguar	0.1	0.2	38	44	-13.6	0.1	0.2	327	414	-21.0
Jeep	0.5	0.7	132	189	-30.2	0.6	1.0	1'371	2'427	-43.5
KGM / SsangYong	0.2	0.1	52	30	73.3	0.2	0.1	477	309	54.4
Kia	2.4	2.3	618	625	-1.1	2.8	2.7	6'674	6'859	-2.7
Land Rover	0.9	0.8	217	225	-3.6	1.0	0.8	2'443	1'977	23.6
Lexus	0.4	0.3	94	84	11.9	0.4	0.3	993	856	16.0
Maserati	0.4	0.1	102	24	325.0	0.2	0.2	417	531	-21.5
Mazda	1.6	2.0	408	548	-25.5	1.7	1.8	4'164	4'493	-7.3
Mercedes-Benz	9.9	8.0	2'510	2'157	16.4	8.5	7.9	20'353	19'971	1.9
MG	0.6	-	163	-	-	0.3	-	679	-	-
Mini	1.2	1.2	312	336	-7.1	1.3	1.5	3'073	3'891	-21.0
Mitsubishi	1.2	1.2	314	321	-2.2	1.1	0.9	2'536	2'172	16.8
Nissan	0.7	1.1	181	300	-39.7	1.0	1.2	2'288	2'998	-23.7
Opel	1.0	2.3	263	627	-58.1	1.4	1.9	3'261	4'784	-31.8
Peugeot	1.4	1.4	349	370	-5.7	2.2	2.1	5'188	5'381	-3.6
Polestar	0.3	0.5	84	140	-40.0	0.3	0.4	603	901	-33.1
Porsche	1.0	0.9	261	244	7.0	2.1	1.8	5'042	4'564	10.5
Renault	4.4	3.3	1'121	892	25.7	3.7	3.4	8'845	8'584	3.0
Seat / Cupra	5.1	5.2	1'301	1'412	-7.9	4.1	4.7	9'763	11'958	-18.4
Škoda	7.6	7.9	1'921	2'129	-9.8	8.8	8.4	21'117	21'160	-0.2
Smart	0.3	0.4	72	121	-40.5	0.4	0.3	887	826	7.4
Subaru	1.3	1.1	328	286	14.7	0.7	0.7	1'697	1'849	-8.2
Suzuki	1.9	1.8	471	481	-2.1	1.9	1.7	4'584	4'321	6.1
Tesla	3.5	4.0	892	1'086	-17.9	3.7	3.5	8'930	8'757	2.0
Toyota	5.7	3.6	1'437	976	47.2	5.6	5.3	13'410	13'291	0.9
Volvo	4.9	2.5	1'243	679	83.1	4.0	3.1	9'653	7'827	23.3
Volkswagen	12.2	14.7	3'090	3'960	-22.0	10.0	11.2	24'072	28'350	-15.1
Divers	0.8	1.1	212	293	-27.6	0.7	0.7	1'731	1'790	-3.3
Total	100.0	100.0	25'354	26'948	-5.9	100.0	100.0	239'535	252'214	-5.0
4 x 4	53.8	53.1	13'642	14'301	-4.6	52.0	51.0	124'568	128'650	-3.2
Essence	25.0	28.1	6'330	7'580	-16.5	29.0	33.3	69'527	83'866	-17.1
Diesel	8.8	8.4	2'235	2'268	-1.5	9.4	9.3	22'530	23'499	-4.1
Hybrid HEV + MHEV	35.1	26.3	8'899	7'074	25.8	33.6	27.3	80'513	68'830	17.0
Plug-in PHEV* + REX	8.9	10.3	2'263	2'782	-18.7	8.7	9.2	20'801	23'220	-10.4
Électrique	22.2	26.9	5'624	7'240	-22.3	19.3	20.9	46'141	52'728	-12.5
GNC	-	0.0	-	2	-100.0	0.0	0.0	4	39	-89.7
Hydrogène/électrique	0.0	0.0	1	1	-	0.0	0.0	12	27	-55.6
Divers	0.0	0.0	2	1	100.0	0.0	0.0	7	5	40.0
Total autres	66.2	63.5	16'789	17'100	-1.8	61.6	57.4	147'478	144'849	1.8

* PHEV y compris importations parallèles, sans importations directes
Source: auto-suisse / OFROU / MOFIS 02.01.2025

Nouvelles immatriculations des 15 premiers modèles de voitures de tourisme 2024 *janvier – décembre 2024* *date de référence: 31.12.2024/lc*

Classement	Marque	Modèle	Nombre
1	Tesla	Model Y	6'600
2	Škoda	Octavia	5'405
3	Volkswagen	Tiguan	4'725
4	Mercedes-Benz	GLC-Klasse	4'353
5	BMW	X1	4'264
6	Audi	Q3	3'899
7	Škoda	Karoq	3'583
8	Škoda	Kodiaq	3'437
9	Toyota	Yaris	3'436
10	Volkswagen	Golf	3'256
11	Škoda	Enyaq	3'204
12	Volvo	EX30	3'003
13	Dacia	Sandero	2'903
14	Dacia	Duster	2'806
15	Volkswagen	Polo	2'746

Source: auto-suisse / OFROU / MOFIS 03.01.2025


Nouvelles immatriculations de véhicules de transport de personnes 2024 *janvier – décembre 2024* *date de référence: 31.12.2024/lc*

Marque	Camping-cars		Minibus		Cars		Bus		Autres		Part du marché %		Total marque		+/- %
	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	
Audi	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	0.0	-	1	-	-
BMW	-	-	-	-	-	-	-	-	14	6	0.2	0.1	14	6	133.3
Citroën	531	551	-	-	-	-	-	-	3	1	7.9	7.2	534	552	-3.3
Fiat	1'811	1'539	-	-	-	-	-	-	10	1	26.8	20.2	1'821	1'540	18.2
Ford	662	596	9	28	27	4	-	-	2	1	10.3	8.3	700	629	11.3
Fuso	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.0	-	1	-100.0
Hyundai	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	0.0	-	1	-	-
Isuzu	-	-	-	-	1	3	-	-	1	-	0.0	0.0	2	3	-33.3
Iveco	55	45	-	-	12	23	15	29	20	12	1.5	1.4	102	109	-6.4
Kia	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.0	-	1	-	-
MAN	39	60	13	30	7	5	74	119	12	17	2.1	3.0	145	231	-37.2
Mercedes-Benz	557	561	64	73	95	67	122	198	78	63	13.5	12.6	916	962	-4.8
Nissan	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	0.0	0.0	1	1	-
Opel	50	26	-	-	-	-	-	-	-	1	0.7	0.4	50	27	85.2
Peugeot	176	244	-	-	-	-	-	-	1	1	2.6	3.2	177	245	-27.8
Renault	112	164	48	16	6	-	-	-	10	17	2.6	2.6	176	197	-10.7
Scania	3	4	-	-	4	-	5	8	3	4	0.2	0.2	15	16	-6.3
Setra	-	-	-	-	33	25	-	-	-	-	0.5	0.3	33	25	32.0
Toyota	10	30	-	-	-	1	-	-	2	5	0.2	0.5	12	36	-66.7
Volkswagen	1'811	2'661	15	22	4	-	-	-	36	119	27.4	36.8	1'866	2'802	-33.4
Volvo	-	1	-	-	1	3	-	-	1	4	0.0	0.1	2	8	-75.0
Škoda	-	-	-	-	-	-	-	-	8	8	0.1	0.1	8	8	-
Autres	111	104	-	-	32	44	78	67	2	4	3.3	2.9	223	219	1.8
Total	5'930	6'588	149	169	222	175	294	421	205	264	100.0	100.0	6'800	7'617	-10.7

Source: auto-suisse / OFROU / MOFIS 02.01.2025



Nouvelles immatriculations de véhicules légers de transport de marchandises 2024 janvier – décembre 2024 date de référence: 31.12.2024/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		+/- %
	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	
Citroën	179	153	226	293	435	645	228	243	3.5	4.4	1'068	1'334	-19.9
DFSK	-	2	-	-	-	-	-	-	-	0.0	-	2	-100.0
Dacia	3	4	-	-	-	-	-	-	0.0	0.0	3	4	-25.0
Fiat	57	177	90	314	364	494	366	690	2.9	5.5	877	1'675	-47.6
Ford	543	464	198	189	2'596	2'603	828	943	13.6	13.9	4'165	4'199	-0.8
Fuso	-	-	-	-	-	-	227	161	0.7	0.5	227	161	41.0
Hyundai	-	-	-	-	1	-	-	-	0.0	-	1	-	-
Isuzu	-	-	-	-	452	299	377	267	2.7	1.9	829	566	46.5
Iveco	-	-	-	-	-	-	2'237	1'591	7.3	5.3	2'237	1'591	40.6
Jeep	-	-	-	-	16	26	-	-	0.1	0.1	16	26	-38.5
KGM/SsangYong	-	-	-	-	73	28	-	-	0.2	0.1	73	28	160.7
Land Rover	-	-	-	-	3	1	1	-	0.0	0.0	4	1	300.0
MAN	-	-	-	-	-	-	452	517	1.5	1.7	452	517	-12.6
Maxus	-	-	8	30	18	37	88	30	0.4	0.3	114	97	17.5
Mercedes-Benz	179	206	132	38	1'672	1'536	2'571	2'103	14.9	12.8	4'554	3'883	17.3
Nissan	105	189	39	17	165	129	111	105	1.4	1.5	420	440	-4.5
Opel	224	233	210	282	764	738	168	281	4.5	5.1	1'366	1'534	-11.0
Peugeot	97	189	279	338	722	773	268	275	4.5	5.2	1'366	1'575	-13.3
Piaggio	4	13	60	58	3	3	-	-	0.2	0.2	67	74	-9.5
Renault	762	1'123	457	116	1'747	1'745	1'279	1'659	13.9	15.3	4'245	4'643	-8.6
Subaru	1	-	-	-	-	-	-	-	0.0	-	1	-	-
Suzuki	168	168	-	-	-	-	-	-	0.6	0.6	168	168	-
Toyota	46	36	542	376	1'180	1'300	302	302	6.8	6.7	2'070	2'014	2.8
Volkswagen	496	665	1'069	930	2'755	2'658	1'429	1'171	18.8	17.9	5'749	5'424	6.0
Autres	106	114	27	13	180	33	144	141	1.5	1.0	457	301	51.8
Total	2'970	3'736	3'337	2'994	13'146	13'048	11'076	10'479	100.0	100.0	30'529	30'257	0.9

Source: auto-suisse / OFROU / MOFIS 02.01.2025

Nouvelles immatriculations de véhicules lourds de transport de marchandises 2024

Marque	PT > 3.5 < 8 t		PT 8 < 16 t		PT 16 < 18 t		PT = 18 t		PT > 18 - 26 t	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023
BYD	2	-	-	-	-	-	-	-	1	-
DAF	1	3	19	9	9	4	124	115	72	82
Fiat	45	11	-	-	-	-	-	-	-	-
Ford	56	152	-	-	-	-	4	2	-	-
Fuso	41	26	23	7	-	-	-	-	-	-
Hyundai	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Isuzu	8	13	15	10	-	-	-	-	-	-
Iveco	215	77	75	72	7	8	84	83	53	35
MAN	36	27	35	29	22	12	171	188	148	134
Mercedes-Benz	79	32	116	101	36	52	251	394	238	200
Renault	5	2	26	16	42	39	194	164	98	96
Scania	-	-	11	2	14	14	375	311	291	259
Volkswagen	4	1	-	-	-	-	-	-	-	-
Volvo	-	-	13	10	24	21	256	258	257	229
Autres	56	67	79	85	3	-	1	1	2	5
Total	548	411	412	341	157	150	1'460	1'516	1'160	1'040

Source: auto-suisse / OFROU / MOFIS 02.01.2025

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
2024	4'843'137	37'477	0.779851259	239'535	-12'679	-5.0

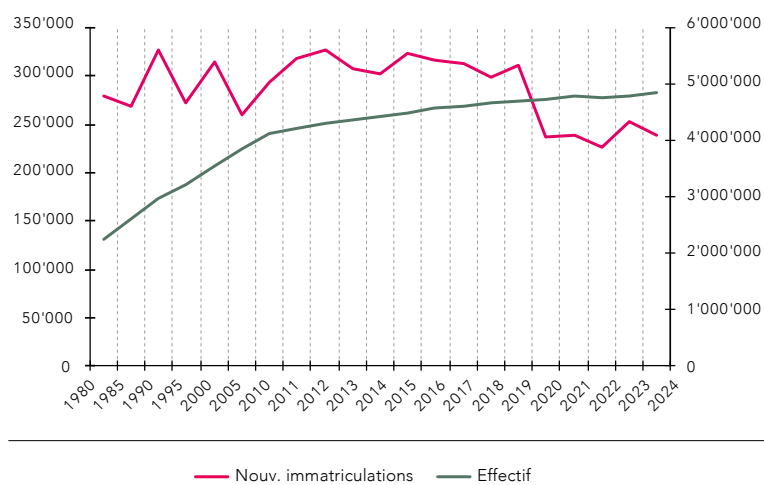
Source: OFS, dès 2007 auto-suisse
auto-suisse, dès 1993 MOFIS

janvier – décembre 2024

date de référence: 31.12.2024/lc

PT > 26 - 32 t		PT > 32 t		Part du marché %		Total marque		
2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	+/- %
-	-	-	-	0.1	-	3	-	-
13	5	7	4	5.0	5.1	245	222	10.4
-	-	-	-	0.9	0.3	45	11	309.1
-	-	-	-	1.2	3.5	60	154	-61.0
-	-	-	-	1.3	0.8	64	33	93.9
-	1	-	-	-	0.0	-	1	-100.0
-	-	-	-	0.5	0.5	23	23	-
32	18	16	4	9.9	6.8	482	297	62.3
70	83	147	97	12.9	13.0	629	570	10.4
124	152	82	75	19.0	23.0	926	1'006	-8.0
47	21	22	25	8.9	8.3	434	363	19.6
182	102	185	109	21.7	18.2	1'058	797	32.7
-	-	-	-	0.1	0.0	4	1	300.0
139	105	67	92	15.5	16.4	756	715	5.7
6	17	-	1	1.8	3.1	147	176	-16.5
613	504	526	407	100.0	100.0	4'876	4'369	11.6

auto schweiz
suisse

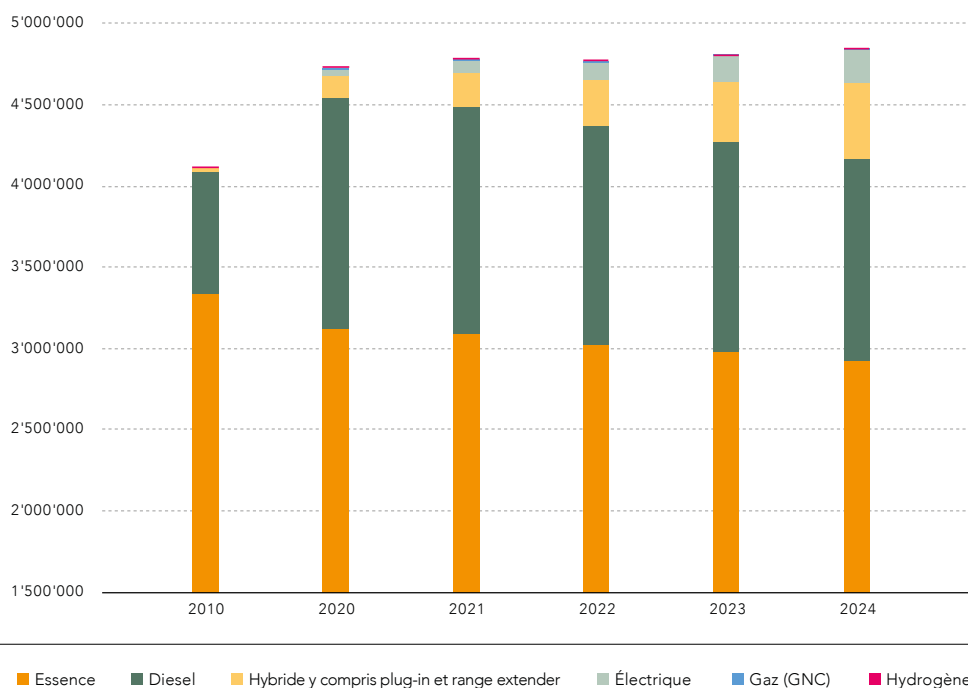


auto schweiz
suisse

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

Carburant	2010	%	2020	%	2021	%	2022	%	2023	%	2024	%
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	2'923'550	60.36
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	1'237'063	25.54
Hybride y compris plug-in et range extender	17'316	0.42	1'371'28.0	2.90	210'338	4.40	286'521	6.01	368'910	7.68	465'653	9.61
Électrique	667	0.02	41'877	0.89	70'404	1.47	109'146	2.29	155'074	3.23	202'621	4.18
Gaz (GNC)	5'429	0.13	11'094.0	0.23	5'079	0.11	4'947	0.10	4'499	0.09	4'154	0.09
Hydrogène	2	0.00	83	0.00	153	0.00	203	0.00	219	0.00	208	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	4'843'137	100.00
		99.73		99.87		99.76		99.77		99.78		99.78

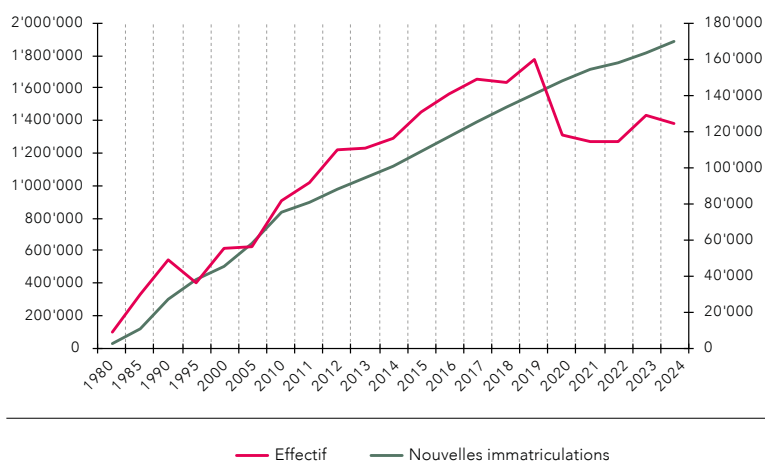
Source: auto-suisse / MOFIS



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
2024	4'843'137	1'883'917	38.9	239'535	124'568	52.0

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



Comparaison mensuelle des nouvelles immatriculations de voitures de tourisme à partir de 2000

auto-suisse, 03.01.2025

Année	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin
	Mois / cumulé	Mois / cumulé	Mois / cumulé	Mois / cumulé	Mois / cumulé	Mois / cumulé
2024	15'236	18'521 / 33'757	23'467 / 57'224	20'040 / 77'264	21'265 / 98'529	22'689 / 121'218
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
2024	18'430 / 139'648	15'927 / 155'575	20'155 / 175'730	18'753 / 194'483	19'698 / 214'181	25'354 / 239'535
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 – 2024

auto-suisse, 04.10.2024

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	30.09.24
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	4'842'333
Voiture de tourisme lourde	490	526	592	607	625	644	666	695	728	751	804
Automobile légère	45'292	48'550	52'388	56'527	60'734	65'682	71'382	80'188	87'605	95'138	102'750
Automobile lourde	4'789	4'996	5'277	5'502	5'898	6'390	6'381	6'990	7'441	7'971	8'509
Autocar	6'771	6'906	7'006	7'135	7'313	7'523	6'686	7'256	7'469	7'702	8'014
Minibus	7'499	7'261	7'004	6'715	6'374	6'092	5'609	5'361	5'094	4'875	4'695
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	2'084
Voiture de livraison	333'796	344'845	357'448	369'299	383'918	399'086	410'560	424'969	429'259	438'676	448'389
Camion	49'029	48'390	48'447	48'459	49'296	50'228	49'535	49'540	48'455	48'836	49'035
Véhicule articulé léger	7	8	6	7	8	6	6	5	6	5	4
Véhicule articulé lourd	90	87	81	74	76	80	81	72	60	53	49
Tracteur à sellette	11'483	11'599	11'608	11'852	12'527	13'080	12'958	13'104	12'937	13'222	13'341
Tracteur	3'248	3'561	3'938	4'309	4'785	5'353	5'917	6'525	7'133	7'655	8'117
Tracteur agricole	138'064	139'340	140'540	141'379	142'241	143'005	144'053	145'541	146'310	147'056	147'645
Machine de travail	15'556	15'667	15'822	15'874	16'055	16'791	17'039	17'329	17'713	17'930	18'170
Chariot de travail	29'568	29'977	30'711	31'319	31'932	32'703	33'048	33'822	34'418	35'120	34'749
Chariot de travail agricole	8'324	8'690	9'079	9'507	9'874	10'301	10'827	11'341	11'651	12'065	12'431
Motocycle	643'894	657'512	669'928	680'825	693'069	699'752	726'162	746'228	747'634	756'574	761'685
Motocycle léger	33'791	28'913	25'454	22'918	21'152	19'428	18'636	18'940	19'383	19'162	19'218
Motocycle-tricar	643	616	604	590	583	577	573	575	558	565	537
Motocycle-side-car	3'094	3'106	3'067	3'096	3'119	3'131	3'188	3'202	3'217	3'187	3'179
Motocycle léger tricar	4'761	5'889	6'446	6'692	6'818	6'975	7'243	7'564	7'907	7'899	8'088
Quadricycle léger à moteur	188	164	162	158	151	166	196	256	320	403	566
Quadricycle à moteur	14'221	14'985	15'727	16'377	16'879	16'983	17'618	17'922	18'017	18'454	18'764
Tricycle à moteur	2'568	2'863	3'206	3'501	3'750	4'007	4'325	4'575	4'726	4'869	4'885
Luge à moteur	1'269	1'231	1'169	1'095	1'109	1'062	1'027	1'014	988	972	925
Chariot à moteur	20'378	20'912	21'289	21'668	22'042	22'399	22'675	23'012	23'352	23'599	23'863
Chariot à moteur agricole	35'976	35'472	35'020	34'581	33'988	33'553	33'338	32'957	32'429	31'999	31'563
Monoaxe	232	238	255	260	278	296	296	294	301	301	308
Monoaxe agricole	8'814	8'678	8'563	8'437	8'296	8'076	7'982	7'865	7'762	7'632	7'458
Véhicule agricole combiné	29	31	31	34	33	34	31	32	31	26	25
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	6'582'183

Source: OFROU / MOFIS / auto-suisse



Liste des abréviations

ACS	Automobile Club de Suisse
ADR	Accord européen relatif au transport international de marchandises dangereuses par route
asa	Association des services des automobiles
ASST	Association suisse des sciences des transports
ASTAG	Association suisse des transports routiers
ATE	Association transports et environnement
BIN	Numéro d'identification de la batterie
BNS	Banque nationale suisse
CBG	Biogaz comprimé
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
FAIF	Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire
FRS	routesuisse - Fédération routière suisse FRS
FSR	Fonds de sécurité routière
FTPM	Forum d'étude suisse pour la technique de propulsion mobile
GNC	Gaz naturel comprimé
GNL	Gaz naturel liquéfié
GPL	Gaz de pétrole liquéfié
INOBAT	Organisation d'intérêt pour l'élimination des piles
IVI	Initial Vehicle Information
JSPM	Journalistes suisses de la presse motorisée
LBG	Biogaz liquéfié
NCEC	Nouveau Cycle Européen de Conduite
NZZ	Neue Zürcher Zeitung
OCA	Ordonnance sur la conduite automatisée
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
PIB	Produit intérieur brut
PME	Petites et moyennes entreprises
PRODES	Programme de développement stratégique
RP	Relations publiques
RPLP	Redevance poids lourds liée aux prestations
SAAM	Swiss Association for Autonomous Mobility
SAE	Society of Automotive Engineers
SDR	Ordonnance relative au transport des marchandises dangereuses par route
SERMI	Security Related Vehicle Repair and Maintenance Information
sestorec	Swiss Energy Storage Recycling
SSV	Fédération suisse de broyage
Système eCall	Système d'appel d'urgence (emergency call)

TARGA	Application métier utilisée depuis pour la délivrance de la réception par type
TCS	Touring Club Suisse
TP	Transports publics
UE	Union européenne
UPSA	Union professionnelle suisse de l'automobile
USAM	Union suisse des arts et métiers
VASSO	Association des détenteurs de points de collecte des automobiles hors d'usage CH et LI
VT	Voiture de tourisme
VU légers	Véhicules utilitaires légers
VU	Véhicule utilitaire
WLTP	Worldwide Harmonised Light-Duty Vehicles Test Procedure
ZLEV	Zero- and Low-Emission Vehicles

auto schweiz
suisse