

27.05.2025 – 00:30 Uhr

Communiqué de presse : La Suisse fait partie des leaders mondiaux en matière de SUV

BMW est la marque de SUV la plus populaire

Nombre de nouvelles immatriculations de SUV par marque de voiture en 2024

Classement		Marque de la voiture	Nombre de nouvelles immatriculations de SUV en 2024	Modèle de SUV le plus prisé
1		BMW	12'736	BMW X1
2		Audi	11'976	Audi Q3
3		Skoda	11'427	Skoda Karoq
4		Mercedes-Benz	10'829	Mercedes-Benz GLC
5		VW	10'095	VW Tiguan
6		Volvo	8'858	Volvo EX30
7		Tesla	6'817	Tesla Model Y
8		Toyota	6'269	Toyota Yaris Cross
9		Hyundai	5'998	Hyundai Tucson
10		Kia	5'178	Kia Sportage

Source : Auto Schweiz, comparis.ch

comparis.ch

Communiqué de presse

Rapport SUV Comparis 2025

La Suisse fait partie des leaders mondiaux en matière de SUV

La Suisse est l'un des leaders mondiaux en matière de diffusion des SUV (Sport Utility Vehicles) : plus d'une voiture sur deux nouvellement immatriculée en 2024 était un SUV. Tels sont les résultats du rapport SUV de Comparis. Les véhicules du constructeur automobile allemand BMW ont été les plus populaires. Toutefois, celles et ceux qui achètent un SUV électrique dans l'espoir d'avoir bonne conscience sur le plan écologique se font des illusions. « Le problème est qu'un SUV électrique n'est pas écologique en soi. Quiconque souhaite acheter un SUV électrique devrait réfléchir à la taille de la batterie. C'est à ce niveau que l'on peut vraiment réduire l'empreinte écologique », déclare Jean-Claude Frick, expert Électromobilité Comparis. En ce qui concerne les SUV lourds, les mesures incitatives par le biais des impôts et des taxes seraient les plus efficaces.

Zurich, le 27 mai 2025 – Les SUV (Sport Utility Vehicles) représentaient plus de la moitié de toutes les nouvelles immatriculations de véhicules en Suisse en 2024, soit 55,7 %. Tels sont les résultats du rapport SUV 2025. Celui-ci publie chaque année l'évolution de la part des SUV parmi toutes les nouvelles immatriculations en Suisse. Comparis inclut également dans les SUV les véhicules tout-terrain (p. ex. Toyota Landcruiser), les pick-up (p. ex. Ford Ranger) et les SUV crossover (p. ex. le Volkswagen T-Cross). La Suisse fait ainsi partie des leaders d'une tendance mondiale : selon les sources, la part des véhicules lifestyle robustes sur l'ensemble des voitures vendues en 2024 se situait entre 45 et 54 %.

Changements de position sur le podium : BMW en tête

L'année dernière, les SUV du constructeur automobile allemand BMW (modèles X et iX) étaient en tête, avec une

part d'immatriculation de 9,5 % de tous les SUV, soit de 5,3 % de toutes les voitures neuves. L'année dernière, BMW occupait la troisième place. En 2024, Audi (série Q) occupe la deuxième place avec une part de 8,9 % de tous les SUV et de 5,0 % de toutes les voitures. En 2023, Audi occupait la première place avec les mêmes chiffres. Škoda (deuxième place l'année précédente) occupe la troisième place avec une part de 8,6 % de tous les SUV et de 4,8 % de toutes les voitures neuves (Enyaq, Kamiq, Karoq et Kodiaq).

Ainsi, la marque principale de Volkswagen n'est pas non plus sur le podium cette année et n'occupe que la cinquième place (7,6 % de tous les SUV nouvellement immatriculés et 4,2 % de toutes les voitures neuves). Mercedes occupe la quatrième place avec sa série EQ et les classiques de la Classe G. Et ce, bien que les deux marques aient mis sur le marché le plus grand nombre de voitures neuves en Suisse (Volkswagen en première position avec 10 % de part de marché et Mercedes en quatrième position avec 8,5 % de part de marché).

Les icônes du tout-terrain Suzuki (15), Landrover (17), Subaru (20) et Jeep (22) suivent loin derrière dans le milieu du classement.

« Ce n'est pas seulement le sentiment subjectif de sécurité qui rend les SUV attrayants pour de nombreux automobilistes. La position assise surélevée est confortable aussi bien pour les personnes âgées que pour les familles avec enfants. C'est pourquoi on observe une tendance aux SUV depuis le début du millénaire. Le fait que presque toutes les marques répandues proposent désormais des SUV électriques stimule encore le développement », observe Jean-Claude Frick, expert Électromobilité Comparis.

Un SUV électrique n'est plus écologique qu'un véhicule à moteur thermique qu'après deux ans et demi

Selon l'expert, le boom des SUV n'est pas seulement problématique en raison de l'augmentation de l'espace requis, de la plus grande sollicitation des infrastructures routières, des microplastiques et du risque accru de blessures pour les usagers vulnérables de la route. L'idée reçue selon laquelle un SUV électrique est écologique en soi est tout aussi problématique.

« En termes de bilan écologique, les SUV électriques ne marquent des points par rapport aux voitures à moteur thermique qu'après plusieurs années d'utilisation. Cela est principalement dû à la consommation accrue de ressources lors de la fabrication », explique Jean-Claude Frick. Par exemple, avec le mix électrique suisse actuel (~14 g de CO₂/kWh), une BMW iX xDrive45 n'équilibre ses émissions de production plus élevées qu'après environ 32 000 kilomètres par rapport à une voiture à essence comparable (BMW X7 xDrive40i), soit un peu moins de deux ans et demi avec une moyenne de 13 000 kilomètres par an. Ce n'est qu'après ce délai que l'iX devient plus écologique que le SUV à essence.

« Quiconque souhaite acheter un SUV électrique devrait réfléchir à la taille de la batterie. C'est à ce niveau que l'on peut vraiment réduire l'empreinte écologique », déclare Jean-Claude Frick. Exemple : sur l'ensemble de son cycle de vie, la BMW iX xDrive45 susmentionnée produit 25 % d'émissions de CO₂ en plus que le SUV BMW iX1, plus petit, et consomme 31 % de matières premières en plus pour la batterie. Le poids du véhicule, supérieur de 500 kilos, entraîne en outre une plus grande abrasion des pneus et des freins, une consommation électrique plus élevée et une détérioration plus rapide des infrastructures routières. Le SUV plus petit offre tout autant le confort qui plaiderait en faveur de l'achat d'un SUV.

Une politique de prix à l'efficacité maximale

« En fin de compte, il appartient bien sûr aux consommatrices et aux consommateurs de décider eux-mêmes du véhicule qu'ils achètent. Mais comme pour beaucoup d'autres choses, le prix régule les ventes. En ce qui concerne les SUV lourds, les mesures incitatives par le biais des impôts et des taxes seraient certainement les plus efficaces », explique Jean-Claude Frick. Ainsi, le poids ou les émissions de CO₂ pourraient être taxés en tant que composants supplémentaires ou une taxe sur le prix d'achat pourrait être introduite. La France, par exemple, prélève depuis 2024 une taxe sur le prix d'achat des véhicules à partir de 1,6 tonne de poids à vide. Et Londres impose un péage urbain aux gros véhicules.

Qu'est-ce qu'un SUV ?

Les SUV (Sport Utility Vehicles) se caractérisent par une garde au sol accrue. Comme les véhicules tout-terrain, ils sont conçus pour une utilisation hors route. Contrairement aux véhicules tout-terrain, ils ne doivent pas nécessairement présenter une garde au sol et une aptitude en pente définies. La transmission intégrale n'est pas non plus obligatoire. Ils sont donc classés comme des voitures de tourisme normales.

Méthode

Comparis a analysé les nouvelles immatriculations de voitures de tourisme publiées par « Auto Suisse » depuis 2010. Comme les SUV ne constituent pas officiellement une classe de véhicules à part entière, Comparis a divisé les

nouvelles immatriculations en SUV et non-SUV. Différents critères ont été pris en compte : les véhicules classés comme SUV ou « véhicules tout-terrain » par l'Office fédéral allemand pour la circulation des véhicules à moteur (Kraftfahrt-Bundesamt, KBA) depuis 2015 sont considérés comme des SUV. Les modèles classés comme SUV dans la liste Eurotax-3 sont également considérés comme des SUV. Comparis inclut également les « véhicules tout-terrain » et les pick-up dans la catégorie des SUV. Les véhicules désignés par les constructeurs comme des « crossover » et des « mini-SUV » sont également classés dans la catégorie des SUV, tandis que les monospaces (« véhicules multi-usages ») ne sont pas classés dans la catégorie des SUV. La classification de Comparis ne correspond pas toujours à la désignation du constructeur.

Étant donné que les critères susmentionnés ne sont pas toujours clairs, les caractéristiques suivantes s'appliquent également : une position assise plus élevée, une plus grande garde au sol et une forme de carrosserie similaire à celle d'un « véhicule tout-terrain ».

La catégorisation de certains modèles de véhicules peut changer au fil des ans. Si les données disponibles ne permettent pas de distinguer des modèles spécifiques, le véhicule n'est pas classé.

Pour plus d'informations:

Jean-Claude Frick
Expert Numérique chez Comparis
Téléphone: 044 360 53 91
E-Mail: media@comparis.ch
comparis.ch

À propos de comparis.ch

Avec plus de 80 millions de visites par an, comparis.ch compte parmi les sites Internet les plus consultés de Suisse. L'entreprise compare les tarifs et les prestations des caisses maladie, des assurances, des banques et des opérateurs télécom. Elle présente aussi la plus grande offre en ligne de Suisse pour l'automobile et l'immobilier. Avec ses comparatifs détaillés et ses analyses approfondies, elle contribue à plus de transparence sur le marché. comparis.ch renforce ainsi l'expertise des consommatrices et des consommateurs à la prise de décision. L'entreprise a été fondée en 1996 par l'économiste Richard Eisler. Il s'agit d'une société privée. Aujourd'hui encore, Comparis appartient majoritairement à son fondateur. Aucune autre entreprise ni l'État ne détient de participation dans Comparis.

Medieninhalte



Diese Meldung kann unter <https://www.presseportal.ch/fr/pm/100003671/100931992> abgerufen werden.