



RAPPORT ANNUEL
2022

VUE D'ENSEMBLE 01

Mobilité électrique, recyclage des batteries ou économie mondiale : l'année 2022 a posé des défis passionnants au secteur automobile. En outre, la fondation a un nouveau président en la personne de François Launaz.



Durant les trois dernières années, de nombreux secteurs se sont vus confrontés à de grands défis. D'abord, nous avons été surpris par la pandémie, dont personne n'aurait pu imaginer les conséquences, puis a suivi la guerre en Ukraine. L'industrie automobile n'en est pas restée indemne, ce qui s'est principalement traduit par des difficultés de livraison et une hausse des prix des matières premières et de l'énergie. Le nombre de nouvelles immatriculations en Suisse connaît un creux historique, avec comme conséquence inévitable que les véhicules en circulation sont utilisés plus longtemps. Cela se fait ressentir chez les recycleurs automobiles : ils enregistrent un fort recul des véhicules en fin de vie, mais peuvent en revanche vendre davantage de pièces détachées. Quant aux usines de broyage, elles reçoivent moins de matériau.

Pour les constructeurs automobiles, ces difficultés s'ajoutent à d'énormes investissements pour le passage à l'électromobilité. Il faut de nouvelles usines de production pour les batteries et de nouvelles chaînes d'approvisionnement pour les matières premières, les cellules et les modules. Parallèlement, il faut déjà penser au recyclage de ces batteries. Car tôt ou tard, une part substantielle des matières premières devra être réintroduite dans la production de nouvelles batteries. En Europe, il existe déjà des capacités de recyclage pour plus de 100'000 tonnes par an. Seul le retour des batteries usagées est encore très faible. Heureusement, car les batteries devraient durer aussi longtemps que les autres composants du véhicule. Les recycleurs automobiles sont donc encore peu concernés par la mobilité électrique, mais ils doivent s'y préparer suffisamment tôt : former le personnel, acquérir les outils appropriés et acquérir les connaissances nécessaires. En revanche, les entreprises de dépannage, les pompiers et les garages sont déjà confrontés au quotidien aux nouveaux défis de l'électromobilité.

Les batteries commercialisées sont en principe soumises à une taxe d'élimination anticipée. auto-suisse a toutefois pu obtenir une exonération de la taxe grâce à une solution sectorielle et a fondé à cet effet la coopérative sestorec. La fondation a apporté un soutien important à sa mise en place et se charge de sa gestion. Dans le cadre de la solution sectorielle,

les importateurs, ou les constructeurs automobiles, reprennent les batteries lithium-ion en régie propre et à leurs frais. Un cycle optimal des matières est ainsi créé en collaboration avec les fabricants de batteries. sestorec surveille ce processus et rend des comptes à la Confédération.

Changements au sein du conseil de fondation

L'ancien Conseiller aux États Hermann Bürgi a repris la présidence de la fondation en 2010 et l'a dirigée de façon très engagée, réfléchie et intelligente. Il y a apporté toute son expérience de politicien et président d'un groupement d'intérêt pour l'élimination des déchets et a ainsi contribué de manière déterminante à la réalisation de l'objectif de la fondation, qui consiste à promouvoir une élimination des véhicules motorisés respectueuse de l'environnement et de boucler les cycles de matières. La fondatrice auto-suisse a choisi pour lui succéder François Launaz, qui connaît déjà très bien les affaires de la fondation. François Launaz a quitté la présidence d'auto-suisse au milieu de l'année et a passé le relais à Albert Rösti. Dans cette fonction, l'actuel Conseiller fédéral a également été membre du conseil de fondation jusqu'à la fin de l'année. Nous le remercions pour son bref engagement et souhaitons à François Launaz bonne chance et beaucoup de succès à la tête de la fondation.

Il y a également eu un changement au niveau de la vice-présidence. Christine Ungricht, directrice chez Emil Frey SA, a déjà participé aux premières discussions sur la valorisation des résidus de broyage automobile (RBA) à la fin des années 80 et a été vice-présidente de la fondation depuis sa création. Elle était une observatrice différenciée et veillait à ce que le but de la fondation soit toujours respecté. Elle a soutenu le président et le directeur avec sa grande expérience professionnelle dans le secteur automobile. Le conseil de fondation lui exprime ses grands remerciements.

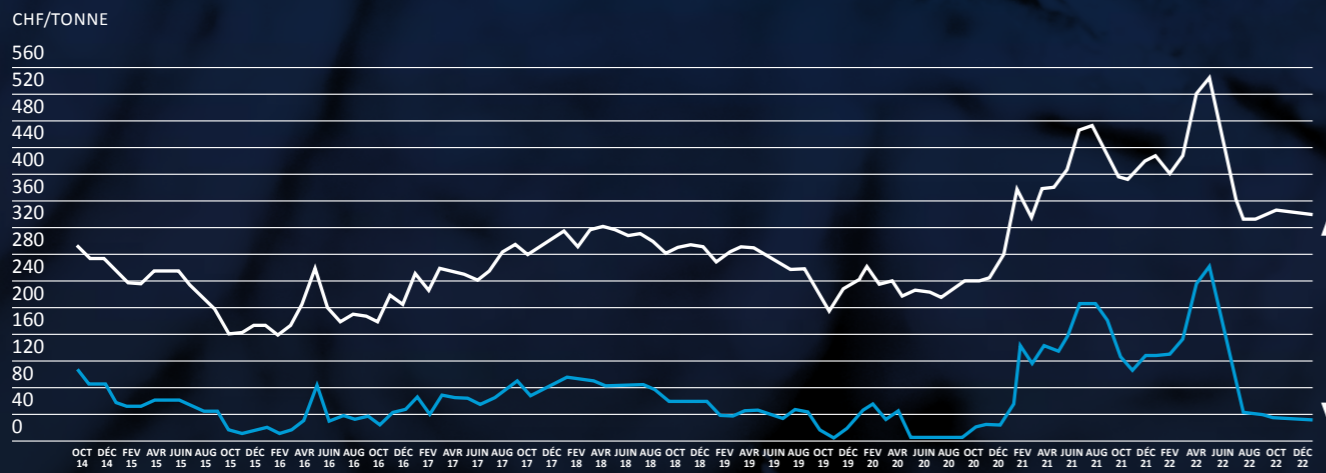
Son successeur au sein du conseil de fondation est Roger Kunz, directeur financier du Groupe Emil Frey. Le nouveau vice-président est Christoph Erb, représentant de longue date du Touring Club Suisse au sein du conseil de fondation.

02

APERÇU DU RÉCYCLAGE AUTOMOBILE

Les perturbations politiques mondiales ne sont pas restées sans conséquences pour les recycleurs automobiles et les usines de broyage. Dans le domaine du recyclage des RBA, les efforts d'optimisation des processus se sont poursuivis.

Prix de ferraille broyée 2014 – 2022



*Différence environ 290 CHF/t ~180 CHF/VHU ■ Prix de ferraille (broyeur) ■ Prix de ferraille recycleur d'automobiles
(Source: BDSV, recycleur suisse d'automobiles)

Au cours de l'année sous revue, les immatriculations de véhicules neufs ont atteint leur niveau le plus bas depuis des années. Encore sous les effets négatifs de la pandémie, les constructeurs automobiles et leurs fournisseurs ont subi de nouvelles difficultés importantes avec l'éclatement de la guerre en Ukraine. Outre les puces électroniques, il manquait désormais les faisceaux de câbles d'une importante usine ukrainienne. En même temps, il y avait bien une demande de voitures de tourisme en Suisse. C'est ce que montrent les chiffres de la statistique du commerce extérieur. Les importations totales, y compris les véhicules d'occasion et les effets de déménagement (véhicules importés en Suisse dans le cadre d'un déménagement), ont nettement augmenté. Les concessionnaires locaux ont connu une forte demande de véhicules d'occasion, ce qui a fait grimper leur prix. En conséquence, de nombreux automobilistes utilisent leur vieille voiture plus longtemps. Cela se voit dans l'âge moyen croissant du parc automobile, qui est aujourd'hui de 10 ans. Et cela se voit dans la demande de pièces de rechange chez les garagistes et les recycleurs ; les véhicules plus anciens ont besoin de plus d'entretien et de réparations.

L'assèchement du marché des occasions est probablement une source de la baisse de 20 % des exportations de véhicules. Et les recycleurs de voitures et usines de broyage ont enregistré un net recul de 36 % des voitures hors d'usage. En raison d'une demande croissante de produits sidérurgiques et du manque de ferraille, les aciéries ont temporairement payé des prix élevés pour la ferraille de broyage au cours du premier semestre. Au second semestre, la hausse de l'inflation et l'incertitude économique qui en a résulté ont fait redescendre les prix à un niveau plus bas. En conséquence, les paiements aux recycleurs de voitures ont également baissé.

Traitement des résidus de broyage

Les usines de broyage ayant reçu moins de matériau, le volume de résidus de broyage a diminué de 32 % pour atteindre 35'955 tonnes. Il n'y a donc pas eu de goulot d'étranglement du côté des usines d'incinération des ordures ménagères (UIOM), qui continuent de valoriser thermiquement tous les RBA. Depuis des années, la plus grande partie est éliminée dans les mêmes UIOM. Cela présente l'avantage que ces dernières sont familiarisées avec leur manipulation et savent à quoi il faut faire attention lors de la réception et du traitement des RBA. En effet, les RBA posent quelques défis particuliers aux UIOM. L'expérience montre qu'avec un effort supplémentaire raisonnable, qui en outre est compensé par des prix plus élevés, et avec un bon mélange avec les autres déchets, les RBA peuvent être incinérés sans problème. La fondation salue les énormes efforts déployés par les exploitants d'UIOM pour optimiser leurs processus et récupérer d'autres matières valorisables dans les résidus d'incinération. Nous adressons un grand merci aux exploitants d'UIOM concernés.

La question d'une solution alternative pour le recyclage des RBA est revue régulièrement. Au cours de l'année sous revue, deux nouveaux projets ont été présentés à la fondation et aux broyeurs. Dans le premier, on procède d'abord à une pyrolyse, puis à une gazéification à haute température. Les plastiques sont alors convertis en hydrogène et en dioxyde de carbone, qui peuvent être séparés. Les résidus inorganiques sont séparés sous forme de scories vitrifiées et de métal en fusion. Le deuxième projet prévoit une séparation mécanique en fractions valorisables. Les résidus chargés de substances nocives doivent être traités par incinération à haute température. La fondation suit ces activités avec intérêt, mais aussi avec une certaine réserve, car l'expérience montre que la preuve de la faisabilité technique et économique présente un obstacle majeur.

Statistiques des voitures tourisme 2022 Suisse et Principauté du Liechtenstein

Importations auto-suisse	216'415	Total importations (selon la statistique du commerce extérieur)	275'699	Exportations (selon la statistique du Commerce extérieur)	130'297
Importations directes	9'519	Effectif	4'768'843	Broyées	43'715
Autres importations	49'765	Diminution de l'effectif	10'461	Inconnu	112'148

(Sources: auto-suisse/OFROU/OFDF)

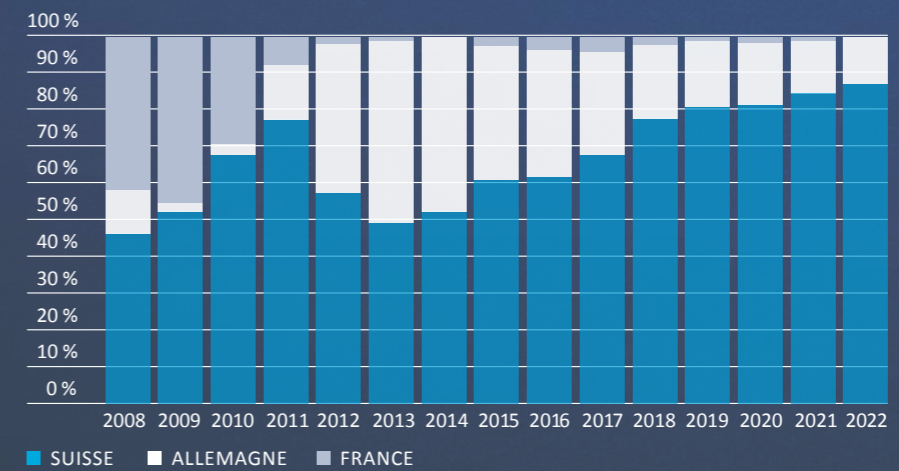


Valorisation des résidus de broyage (en tonne)

USINE D'INCINÉRATION	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Hinwil	12'283	12'788	11'075	12'573	10'695	13'019	6'849
Thoun	3'512	5'007	7'342	6'690	7'402	6'446	4'681
Winterthour	6'936	6'596	5'643	3'398	3'038	4'032	3'999
Perlen	579	2'354	4'139	3'216	4'193	4'019	3'082
Niederurnen	1'844	2'070	3'128	3'209	3'576	2'790	2'817
Zurich Hagenholz	3'774	4'821	5'279	3'212	4'339	5'270	2'676
Lausanne				427		1'549	2'674
Weinfelden	3'053	2'579	2'050	1'952	1'096	250	1'396
Dietikon			594	828	1'393	1'761	1'124
Zuchwil	72	16	49	1'260	1'785	2'155	717
Giubiasco					681	866	491
Berne				22	462	1'210	333
Trimmis							294
Buchs SG	704	424	394	377	318	167	44
Monthey	664	851	1'595	2'945	1'065	793	
Zurich Fernwärme	3'982	3'917	4'399	2'290	2'766	538	
autres		119		185	209		
Uvrier					23		
Posieux				1'187			
Gamsen		23	790				
Saint Gall	55	49					
Colombier	405						
Mannheim D	14'161	13'513	11'406	9'748	8'168	7'505	4'403
Magdeburg D	2'841	1'577					375
Bremen D	3'481	1'235					
Salaise F (Tredi)	2'673	2'696	1'729	630	1'397	190	
TOTAL	61'219	60'634	59'612	54'149	52'607	52'559	35'955

(Source: Fondation Auto Recycling Suisse)

La valorisation des RBA par pays



(Source: Fondation Auto Recycling Suisse)

APERÇU DU RÉCYCLAGE DES BATTERIES

En étroite collaboration avec la Fondation Auto Recycling Suisse, auto-suisse a mis en place une solution sectorielle pour la reprise et le recyclage des batteries lithium-ion des véhicules.

03

Au début de l'année, 35 importateurs de véhicules et deux constructeurs automobiles suisses ont créé la coopérative sestorec. Ses membres sont exemptés de la taxe sur les batteries lithium-ion, mais doivent organiser la reprise et le recyclage sous leur propre responsabilité et à leurs propres frais. À la fin de vie d'une batterie, il ne doit pas y avoir de coûts à payer par les consommatrices et consommateurs. Pour prouver que les futurs coûts d'élimination sont couverts, les membres sont tenus de fournir, outre un concept de reprise et de recyclage, une garantie bancaire en faveur de l'Office fédéral de l'environnement (OFEV). L'exonération de la taxe est pour l'instant limitée à fin 2023 et peut être renouvelée.

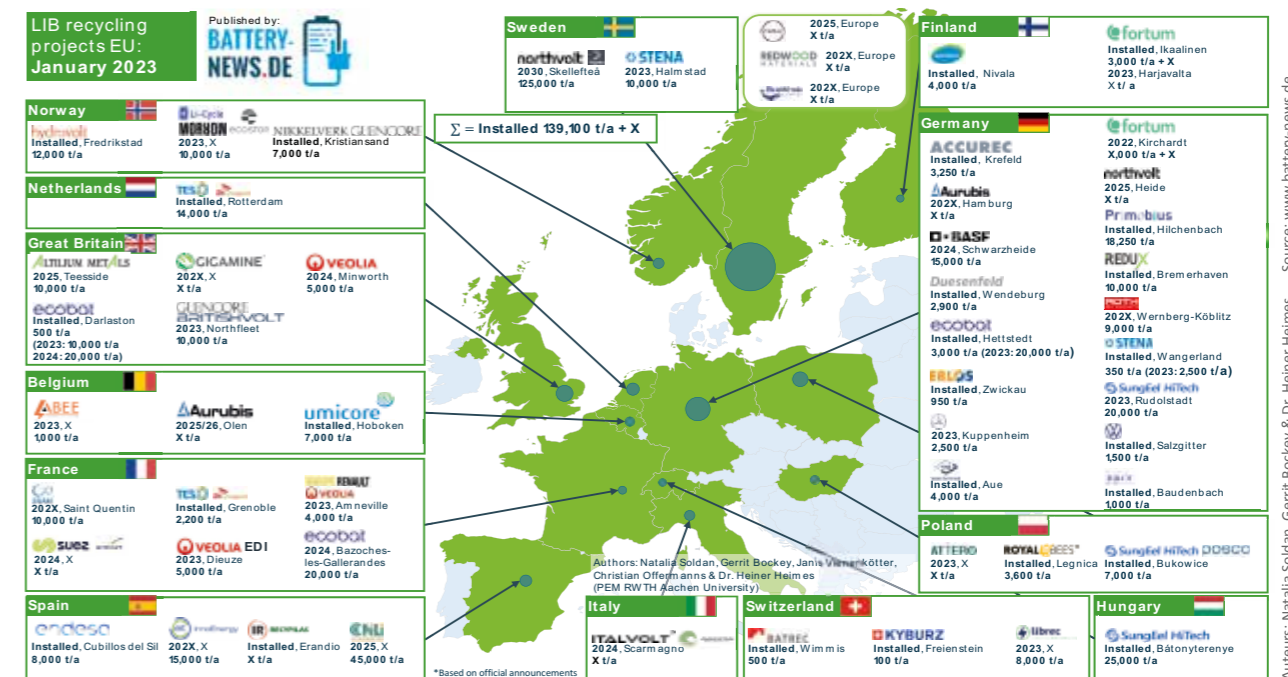
L'organisation sectorielle sestorec fait office de lien entre ses membres et l'organisation INOBAT, qui contrôle la valorisation de tous les types de piles et batteries en Suisse sur mandat de la Confédération. Tous les six mois, sestorec doit déclarer les nouvelles batteries de démarrage / de réseau de bord et de traction et les piles bouton mises sur le marché. Le nombre de batteries recyclées, réparées, exportées ou utilisées d'une autre manière (seconde vie) doit également être déclaré chaque année. En voilà un défi qu'il faut relever.

La Suisse est jusqu'à présent l'un des rares pays à exiger un numéro d'identification de la batterie (BIN). L'effort qui en résulte en vaudra la peine, car le BIN permet de déclarer qu'une batterie a été retirée d'un véhicule et recyclée ou réutilisée. Ces déclarations permettent aux importateurs de réduire en conséquence leurs provisions et leurs fonds d'élimination.

Les premières expériences de recyclage des batteries

Il apparaît aujourd'hui que la durée de vie d'une batterie lithium-ion est élevée. Il n'y a encore pratiquement pas de batteries en fin de vie. Cela est extrêmement positif pour la préservation des ressources. Or, dans les années et les décennies à venir, de plus en plus de batteries usagées seront retournées. Les constructeurs automobiles et les entreprises de recyclage s'y préparent. En Europe, de nombreuses capacités de recyclage sont mises en place et il y a un consensus sur le fait que les matières premières doivent être ré-introduites dans le cycle des matières. C'est dans cet esprit que l'ordonnance sur les batteries prévue en Europe imposera probablement à partir de 2026 des taux de recyclage pour les batteries usagées et des taux de matériaux recyclés pour les batteries neuves. Les fabricants devront en outre établir un passeport de batterie contenant des informations sur chacune d'entre elles.

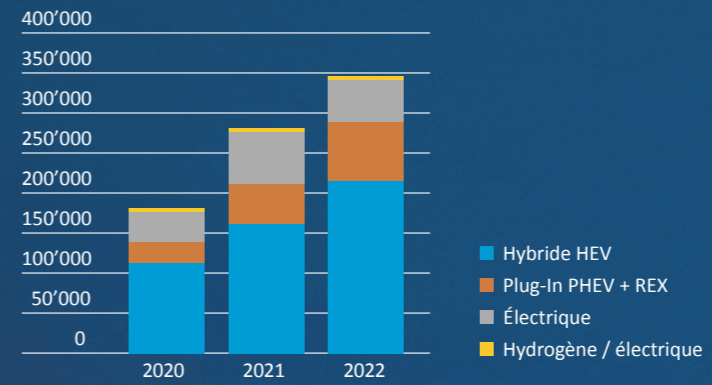
En Suisse, l'entreprise Batrec Industrie AG est actuellement la seule à pouvoir éliminer les batteries lithium-ion des véhicules. Les capacités pour les grandes batteries de traction sont toutefois limitées. Batrec se concentre donc sur les batteries endommagées, issues par exemple de voitures accidentées. La société Kyburz Switzerland AG exploite également une installation de recyclage. Dans un premier temps, elle y recycle toutefois que des batteries LFP de leurs propres petits véhicules à moteur. La start-up Librec AG prévoit de construire à Biberist une installation de recyclage plus importante pour les batteries lithium-ion automobiles, qui devrait être mise en service en 2024.



Recyclage des batteries en Europe (situation en janvier 2023)



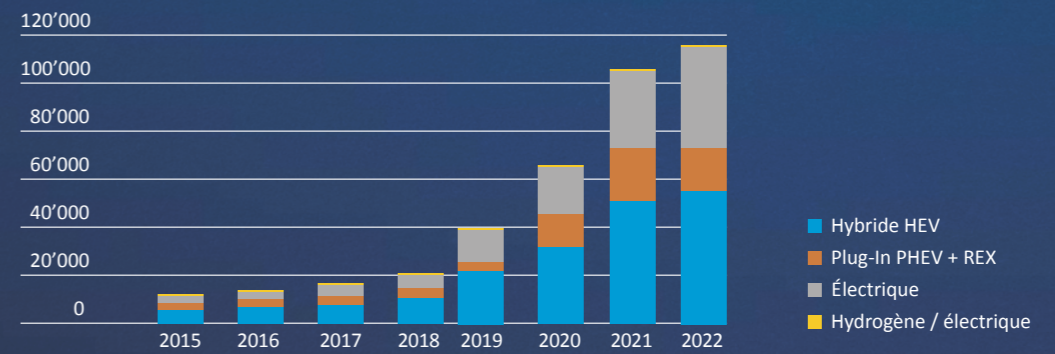
Effectif de voitures de tourisme avec batterie par 30.9.



Année	2020	2021	2022
Marché global	4'728'444	4'779'304	4'768'843
Part de marché «VT batterie»	3.8 %	5.9 %	8.3 %

(Source: auto-suisse)

Nouvelles immatriculations de voitures de tourisme avec batterie



Année	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Marché global	323'783	317'318	314'028	299'716	311'466	236'828	236'828	225'934
Part de marché «VT batterie»	3.8 %	4.4 %	5.4 %	6.9 %	12.7 %	27.9 %	44.7 %	50.8 %

(Source: auto-suisse)

PROJETS ET PROGRAMMES

La diffusion croissante des systèmes électroniques pour véhicules et l'électrification des moteurs se reflètent également dans les projets auxquels participe la fondation. Ces composants contiennent de plus en plus de matières premières précieuses, qui doivent être réintroduites dans le cycle des matières.

A) Valorisation des pièces électroniques des véhicules hors d'usage (projet EVA)

L'Office fédéral de l'environnement, responsable du projet, et l'Empa ont présenté le rapport final du projet EVA. Les connaissances qui y sont présentées se composent de nombreuses études partielles. L'accent est mis sur plus de quarante appareils électriques et électroniques installés dans les voitures et prédestinés à un démontage obligatoire pour la récupération de matières premières importantes. Les appareils peuvent être répartis en quatre catégories : actionneurs (moteurs électriques), unités de contrôle, projecteurs et câbles. Le démontage obligatoire doit être économiquement viable et écologiquement raisonnable.

Le broyage des véhicules hors d'usage entraîne la perte de nombreux métaux précieux, qui finissent principalement dans les résidus de broyage et, après leur incinération, dans les résidus d'UIOM. Selon l'Empa, cela était le cas l'année dernière pour, entre autres, 4 kg d'or, 2,2 kg de platine et 175 tonnes de cuivre. L'ensemble des matériaux recyclables représente une valeur marchande de 4 millions de francs. Il est donc tout à fait indiqué de réfléchir à une collecte séparée. D'un autre côté, cela implique plus de travail, qui entraîne également des coûts. C'est surtout le démontage des appareils proposés qui se fait sentir. Les coûts estimés sont bien plus élevés que les recettes. La différence devrait être couverte par les taxes d'élimination anticipées.

Dans une prise de position, la fondation a fait part de ses doutes quant à la proportionnalité des dépenses. Elle estime aussi qu'une mise en œuvre entraînerait une charge administrative importante. Mais il faut d'abord attendre le rapport final avec les considérations économiques.

B) ZAR – centre pour l'utilisation durable des déchets et des ressources

Depuis des années, la fondation soutient les travaux de ZAR par des contributions financières. Entre-temps, ZAR compte trois centres de compétences, qui se trouvent auprès de trois UIOM :

1. Traitement des scories à Hinwil (KEZO)
2. Traitement chimique humide à Zuchwil (KEBAG)
3. Récupération du CO₂ à Niederurnen (UIOM Linth)

Quant à l'extraction par voie sèche, l'installation développée par ZAR est déjà exploitée avec succès depuis quelques années par ZAV Recycling AG. Outre les travaux d'optimisation, on mène des recherches sur l'utilisation ultérieure de la fraction minérale.

Depuis des années, KEBAG récupère du zinc pur par lavage des cendres volantes. L'ordonnance sur la limitation et l'élimination des déchets (OLED) stipule qu'à partir de janvier 2026, il faudra récupérer des métaux dans les cendres volantes. C'est pourquoi l'Association suisse des exploitants d'installations de traitement des déchets (ASED) a lancé le projet SwissZinc dans le but de créer une installation pour toutes les cendres volantes de Suisse. ZAR soutient le projet au niveau technique.

Les UIOM émettent du CO₂. L'ASED a convenu avec la Confédération de réduire les émissions de CO₂ d'ici 2030. L'objectif du projet est de capter le CO₂ des gaz de fumée de l'UIOM Linth et de le stocker (Carbon Capture and Storage CCS) ou de l'utiliser (Carbon Capture and Use CCU). Ici aussi, ZAR apportera son soutien technique.

C) Projet CircuBAT

Le projet CircuBAT a déjà été présenté dans le dernier rapport annuel. Les travaux se poursuivent dans les sept sous-projets consacrés à l'amélioration de l'efficacité et à l'optimisation dans chaque domaine de la vie d'une batterie. La fondation participe à deux sous-projets. Ce sont surtout les institutions scientifiques qui font avancer les travaux et qui collaborent avec l'économie. Des réunions d'information et des ateliers ont lieu périodiquement. Dans le domaine du recyclage, on se penche par exemple sur le démontage automatisé des batteries. Les défis résident dans les différentes dimensions des blocs-batterie, ainsi que dans les diverses techniques d'assemblage des boîtiers et de l'intérieur des batteries. Les procédés de recyclage actuels peuvent tout au plus traiter des modules, les étapes préliminaires comme le démontage se font encore manuellement. Le projet durera encore deux ans.

05

INTERVIEW

avec François Launaz, nouveau président de la Fondation Auto Recycling Suisse

François Launaz a pris ses fonctions en juin 2022. Avant cela, il a été président d'auto-suisse et, dans cette fonction, membre du conseil de fondation de la Fondation Auto Recycling Suisse. Il connaît donc déjà parfaitement le thème du recyclage automobile et se réjouit de continuer à apporter à la fondation son expertise et sa passion pour le monde de l'automobile.

Monsieur Launaz, jetons un regard en arrière : dans quelles conditions avez-vous pris vos fonctions en juin ?

Quand nous avons discuté de la succession à la présidence, nous voulions avant tout assurer la continuité du bon fonctionnement de la fondation. Comme je travaillais déjà depuis plusieurs années au sein du conseil de fondation en tant que président d'auto-suisse et que je connaissais donc parfaitement la fondation, je me suis mis à disposition pour reprendre la fonction. Cette offre a été accueillie très positivement, car la fondation a ainsi pu poursuivre ses activités sans heurt.

Comme vous le mentionnez, vous avez été président d'auto-suisse pendant 8 ans. Quelles sont les parallèles avec votre fonction au sein de la fondation ?

La Fondation Auto Recycling et l'Association des importateurs suisses d'automobiles travaillent depuis toujours main dans la main et partagent les mêmes locaux. Les deux organisations connaissent très bien le marché automobile suisse, partagent les mêmes bases de données statistiques et ont toujours profité de cette étroite collaboration. Cette synergie est bénéfique pour les deux.

Après avoir jeté un regard en arrière, regardons maintenant vers l'avenir : où voyez-vous les plus grands défis pour le recyclage automobile suisse dans les mois et les années à venir ?

Les lois concernant l'économie circulaire et le recyclage sont de plus en plus exigeantes. Les véhicules sont toujours plus complexes et utilisent de plus en plus d'éléments contenant des terres rares. Le défi consistera à pouvoir recycler le plus grand nombre possible de ces éléments à des coûts raisonnables et acceptables pour les consommateurs.

Où voyez-vous les forces du recyclage automobile suisse et de la fondation pour relever ces défis ?

La fondation et les importateurs d'automobiles échangent leurs connaissances, entretiennent une collaboration étroite et simple et poursuivent les mêmes objectifs climatiques et environnementaux. Nous tirons dans le même sens et pouvons relever les défis en unissant nos forces.

L'économie circulaire, la durabilité et la préservation des ressources sont des sujets de grande actualité. À votre avis, quelle est la place du recyclage automobile (et de la fondation) dans le contexte de telles discussions ?

Le recyclage a lieu à la fin de la chaîne d'utilisation des véhicules. Autrefois, les voitures finissaient dans les décharges, sans autre forme de recyclage. Mais aujourd'hui, elles contiennent trop de matériaux rares, précieux et coûteux pour que leur réutilisation soit négligée. En ce sens, le recyclage automobile revêt d'une grande importance.

D'abord l'importation des véhicules et maintenant leur recyclage : d'où vient votre passion pour l'automobile ?

J'ai très tôt été attiré par le monde fascinant et intéressant des autos. Mes parents étaient mécaniciens et m'ont transmis leur passion pour les voitures. Après avoir suivi une formation duale d'ingénieur automobile et obtenu un diplôme fédéral d'économiste d'entreprise, j'ai choisi ma voie dans le monde de l'importation. Le travail en tant que président d'auto-suisse m'a procuré un grand plaisir. Et déjà à cette époque, j'ai toujours aimé m'engager pour la Fondation Auto Recycling, car cela me permettait d'être en contact étroit avec un autre aspect du secteur automobile.

François Launaz,
le nouveau président de la
Fondation Auto Recycling Suisse

06

SENSIBILISATION PUBLIQUE

Que ce soit lors d'une exposition, dans un annuaire ou un magazine : le recyclage des batteries de traction suscite un grand intérêt. Cela permet à la fondation de faire beaucoup de travail de sensibilisation.



Exposition sur le recyclage des batteries, Umwelt Arena Schweiz. Copyright: SKENO.ch

UMWELT ARENA SCHWEIZ, SPREITENBACH « Recyclage des batteries »

L'exposition suscite un grand intérêt de la part des visiteurs. Il arrive même à des connaisseurs de s'étonner à la vue des quantités de matières premières précieuses contenues dans une batterie.

KLIMAFREUNDLICH SCHWEIZ 2022, AOÛT 2022 « Véhicules électriques – que faire des batteries? »

Dans l'annuaire, des entreprises suisses décrivent leurs efforts dans les domaines de la durabilité, de l'écologie et d'art de vivre. La fondation montre quelles matières premières sont contenues dans une batterie de traction et comment celles-ci peuvent être réutilisées ou recyclées après leur première vie dans une auto. À cette occasion, la fondation explique également la nouvelle solution sectorielle d'auto-suisse.



Klimafreundlich Schweiz 2022
L'annuaire sur la durabilité, l'écologie et l'art de vivre



Édition de décembre d'AUTOINSIDE

UMWELTECHNIK SCHWEIZ, 31 OCTOBRE 2022 « Nouveaux défis pour le recyclage automobile »

Le magazine spécialisé fait référence au rapport annuel de la fondation et résume sur deux pages les principaux messages et chiffres. Le titre évoque l'utilisation accrue d'éléments électriques et électroniques dans les véhicules modernes, ainsi que le recyclage des batteries lithium-ion.

AUTOINSIDE, DÉCEMBRE 2022 « Manutention correcte de la ferraille »

Le magazine de l'UPSA informe les garagistes sur les étapes du recyclage automobile et souligne les points auxquels les garagistes doivent faire attention en manipulant les véhicules hors d'usage. Un paragraphe est en outre consacré aux véhicules électriques hors d'usage et à leurs batteries.



21st International Automotive Recycling Congress IARC 2022

07

CONGRÈS ET ATELIERS

Une certaine réserve persiste au niveau de l'organisation de conférences et de réunions. Soit elles n'ont pas lieu du tout, soit elles se déroulent en ligne ou sous une forme hybride.

CONGRÈS SUR LE RECYCLAGE, 28 JANVIER 2022 (en ligne)

Au début du Congrès sur le recyclage, l'autorité de gestion des déchets donne traditionnellement un aperçu des interventions et initiatives parlementaires à venir et du programme législatif. Il convient de souligner en particulier l'initiative parlementaire 20.433 « Développer l'économie circulaire suisse », qui vise à créer de nouvelles bases juridiques dans la loi sur la protection de l'environnement dans le but de renforcer l'économie circulaire, de réduire la pollution de l'environnement et d'augmenter la performance et la sécurité d'approvisionnement de l'économie suisse. En outre, le programme du congrès donne un aperçu de la valorisation des déchets urbains, des emballages, des plastiques et des collectes sélectives.

IARC – INTERNATIONAL AUTOMOBILE RECYCLING CONGRESS, 5–7 JUILLET 2022, BÂLE

Grâce à son programme varié, l'événement suscite un vif intérêt. Les exposés sont complétés par des tables rondes, des visites d'usines et des ateliers. Cette année, il y a eu deux conférences principales passionnantes. Le responsable de la directive européenne sur les véhicules hors d'usage a esquissé l'orientation de la directive, qui se trouve en cours de révision. La circularité doit être encouragée par des exigences en matière d'éco-conception. Les pièces doivent être plus facilement recyclables et contenir un certain taux de matières recyclées. Par ailleurs, les nombreux véhicules qui disparaissent des statistiques sont toujours un sujet important. La directive doit en outre être étendue à d'autres catégories de véhicules comme les deux-roues et les camions.

Un thème central à l'avenir résidera dans les défis du secteur du recyclage concernant les véhicules électriques et leurs batteries ou le recyclage des matières plastiques.



Forum économie circulaire 2022, Swiss Recycling, Zurich

SWISS RECYCLING / PLATEFORME ÉCONOMIE CIRCULAIRE, 8 SEPTEMBRE 2022, ZURICH

Le forum de la Plateforme économie circulaire s'est penché sur le thème de l'utilisation des matières recyclées, des bonnes pratiques, des défis et des développements futurs dans le domaine de l'économie circulaire. On soulignera notamment les témoignages intéressants de l'industrie sur les limites du recyclage des plastiques et l'utilisation de matériaux recyclés. En ce qui concerne les plastiques dans les véhicules, on reconnaît les grands obstacles que représentent les additifs et les retardateurs de flamme utilisés. De plus, les plastiques sont exposés aux influences de l'environnement pendant 15 à 20 ans.

ICBR – INTERNATIONAL CONGRESS FOR BATTERY RECYCLING, 14/15 SEPTEMBRE 2022, SALZBOURG

L'ICBR suit le même concept que l'IARC. La thématique englobe toutefois toutes les piles et batteries. Néanmoins, l'ICBR aussi se concentre actuellement sur le recyclage des batteries lithium-ion des véhicules. Beaucoup de recherches sont menées, des projets sont planifiés et mis en œuvre. Cela est nécessaire, d'une part en raison des grandes quantités de batteries usagées qui seront retournées dans quelques années, et d'autre part en raison des matières premières secondaires nécessaires pour les nouvelles batteries.

08

AUTRES STATISTIQUES

Statistique des voitures de tourisme en Suisse

ANNÉE	NOUVELLES IMMATRICULATIONS ¹⁾	IMPORTATIONS ²⁾	EFFECTIF	MISE HORS SERVICE ³⁾	EXPORTATIONS ²⁾	VÉHICULES ANNULÉS EN SUISSE ⁴⁾	VÉHICULES BROYÉS EN SUISSE ⁵⁾	DIFFÉRENCE ANNULÉS/BROYÉS ⁶⁾
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

(OFROU)

(OFDF)

(OFROU)

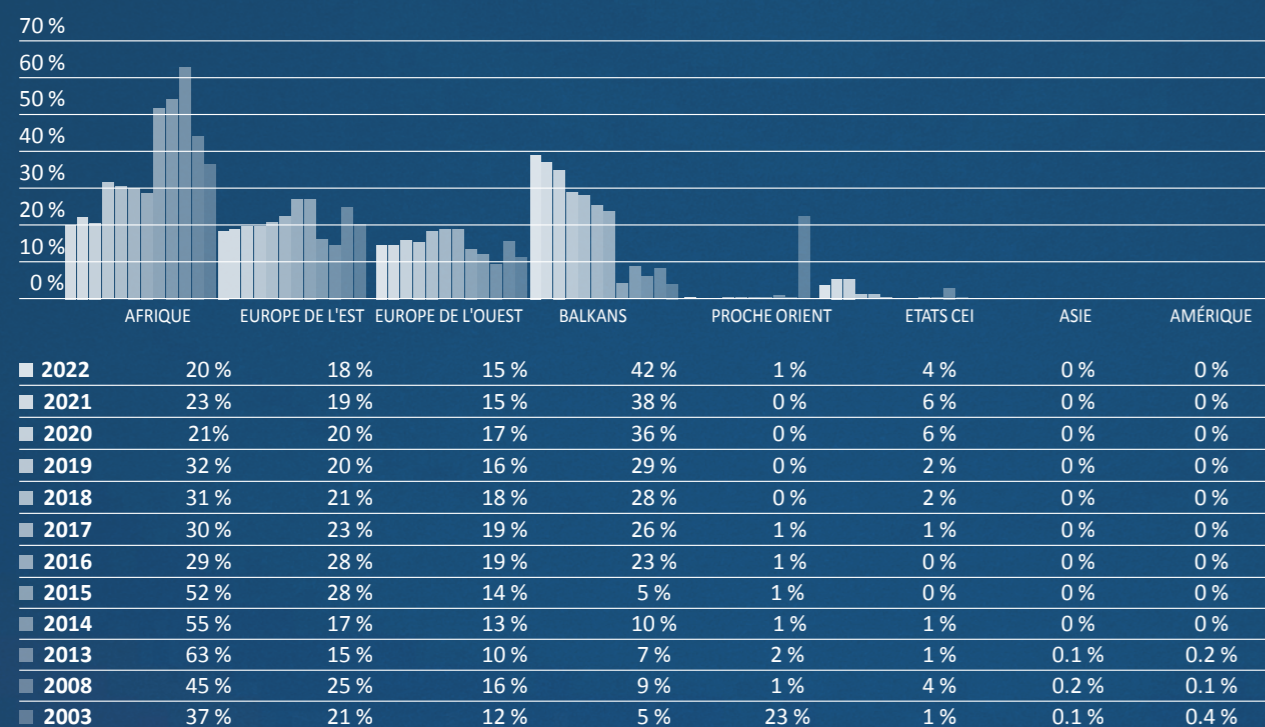
(OFDF)

OFROU: Office fédéral des routes

OFDF: Office fédéral de la douane et de la sécurité des frontières

- 1) Premières immatriculations en suisse y compris les importations directes et parallèles
- 2) toutes les importations et exportations selon la statistique du commerce extérieur
- 3) Calcul: importations moins l'augmentation de l'effectif
- 4) Calcul: véhicules annulés moins les exportations
- 5) Véhicules manifestement broyés
- 6) Les différences proviennent du fait que le nombre de véhicules annulés est calculé et ne reflète pas la réalité immédiate. Un nombre inconnu de véhicules annulés se trouvent dans des garages, chez des revendeurs d'occasions et dans des casses.

Exportations de voitures de tourisme per régions



(Source: Office fédérale de la douane et de la sécurité des frontières, statistique du commerce extérieur)

Extrait de la statistique du commerce extérieur Exportations de voitures de tourisme 2022

TOTALE 128 PAYS	VÉHICULES	CHANGEMENT (%)	PRIX (CHF/PAR VÉH.)
Totale (128 Pays)	130'297	-20.5	4'926
Serbie	23'733	-7.9	2'572
Pologne	16'128	-28.5	3'003
Libye	12'687	-37.4	610
Bulgarie	12'170	-16.4	1'937
France	9'167	-16.6	5'918
Allemagne	7'094	-16.4	18'638
Niger	5'125	1.5	1'015
Ukraine	4'723	-45.0	3'094
Bosnie-Hérzégovine	4'592	35.4	3'824
Albanie	4'255	-9.4	2'612
Macédoine du Nord	3'750	-31.6	2'664
Kosovo	2'613	-22.7	7'401
Moldavie	2'490	-16.6	6'577
Hongrie	2'408	-38.3	2'393
Togo	2'229	-35.5	1'192
République tchèque	2'091	-14.3	7'250
Lituanie	1'549	10.6	1'161
Bénin	1'419	-16.8	1'358
Nigeria	1'198	-38.4	1'285
Autriche	1'153	-16.9	8'385
Liban	917	138.8	3'250
Slovaquie	825	-6.7	2'448
Monténégro	807	5.9	3'648

(Source: Office fédérale de la douane et de la sécurité des frontières, statistique du commerce extérieur)

APPENDICE

MEMBRES DU CONSEIL DE FONDATION

Président du Conseil de fondation

Dr. iur. Hermann Bürgi (jusqu'au 13.06.2022)
François Launaz (à partir de 13.06.2022)

auto-suisse

Christine Ungricht, vice-présidente (jusqu'au 13.06.2022)
Roger Kunz (à partir de 13.06.2022)

Andreas Burgener

Marcel Guerry

Tobias Lukas

Dr. Albert Rösti (13.06. – 31.12.2022)

Automobile Club de Suisse

Thomas Hurter

Union professionnelle suisse de l'automobile

Manfred Wellauer

Association suisse des transports routiers

Reto Jaussi

Office de l'environnement, canton d'Argovie

Dr. Peter Kuhn

Fédération suisse de broyage

Dr. Tobias Thommen

Touring Club Suisse

Christoph Erb, nouveau vice-président

MEMBRES DU COMITÉ DU CONSEIL DE FONDATION

François Launaz

Christoph Erb

Roger Kunz

Dr. Albert Rösti (jusqu'au 31.12.2022)

Dr. Tobias Thommen

SECRÉTARIAT

Daniel Christen, CEO

Urs Eberle, Administration



FONDATION AUTO RECYCLING SUISSE
Wölflistrasse 5, CH-3006 Berne
T +41 (0)31 302 36 24
info@stiftung-autorecycling.ch
www.stiftung-autorecycling.ch