



SFMR Schweizerische Fachstelle Motorrad und Roller
OSMS Office suisse moto et scooter
USMS Ufficio svizzero moto e scooter

Schweizerische Fachstelle für Motorrad und Roller
Office suisse moto et scooter
Ufficio svizzero moto e scooter

Uderurbach 182B, 3862 Innertkirchen
Tel. 079 632 26 91
info@fachstelle-motorrad.ch
www.motosuisse.ch



Entretien avec Jörg Bucher, président de l'association des importateurs motos et scooters motosuisse

« La Suisse est prédestinée à être le pays de la moto »

(OSMS) Malgré un contexte économique et géopolitique tendu, le marché suisse des motos et des scooters se maintient à un niveau élevé depuis des années. En 2025, la barre des 50 000 nouvelles immatriculations a de nouveau été franchie, avec une augmentation de 3,13 %. Jörg Bucher (65 ans), président de l'association suisse des importateurs motosuisse, connaît les raisons de ce succès et fait le point sur la situation actuelle du secteur des deux-roues dans cette interview.

Au vu des chiffres d'immatriculation réjouissants de ces dernières années, vous et les membres de votre association devez être très satisfaits. Quelles sont les raisons de ce succès ?

Jörg Bucher : La Suisse a toujours été un pays de motos et les deux-roues motorisés sont largement répandus dans toutes les couches de la population. Aujourd'hui, le parc de deux-roues immatriculés compte plus d'un demi-million de motos et environ 300 000 scooters. Que ce soit pour les loisirs ou pour se rendre au travail, les Suisses ont toujours aimé se déplacer sur deux roues. La topographie vallonnée et montagneuse du pays est prédestinée à la moto, et les hivers plus courts ainsi que les printemps et automnes plus longs et plus chauds de ces dernières années ont également joué en notre faveur. De plus, contrairement à la voiture, la moto est aujourd'hui presque exclusivement utilisée pour les loisirs.

Le marché des deux-roues a toutefois beaucoup évolué ces dernières années.

Jörg Bucher : Cela est lié à la nouvelle réglementation sur le permis de conduire entrée en vigueur le 1er janvier 2021. Les changements ont eu un effet immédiat. Les ventes dans la catégorie 125 cm³ compatible avec les normes européennes, accessible dès 16 ans, avec des motos à puissance limitée à 15 ch, ont littéralement explosé. Les immatriculations ont d'abord été multipliées par cinq, puis se sont stabilisées à un niveau similaire à celui observé depuis des années en Allemagne, en France, en Italie ou en Espagne. Dans les zones rurales en particulier, les véhicules 125 cm³, peu coûteux à l'achat et à l'entretien, constituent pour beaucoup une alternative intéressante aux transports publics grâce à leur caractère multifonctionnel.

Compte tenu de l'augmentation du nombre d'accidents impliquant ces jeunes conducteurs de 125 cm³ depuis l'abaissement de l'âge minimum pour obtenir le permis de conduire à 16 ans, le législateur discute actuellement de mesures d'accompagnement.

Jörg Bucher : L'augmentation du nombre d'accidents est le revers de la médaille de cette ouverture, mais elle était difficilement évitable compte tenu de l'explosion du nombre de nouvelles immatriculations dans cette catégorie pratiquement inexistante auparavant. La pression politique est forte, même si le nombre d'accidents n'a pas augmenté de manière disproportionnée par rapport aux nouvelles immatriculations. Une commission d'experts mise en place par le Conseil fédéral, dans laquelle motosuisse est également représentée, discute actuellement des mesures possibles. Nous soutenons avant tout les adaptations de la formation pratique de base. Celle-ci devrait avoir lieu le plus tôt possible et être achevée au plus tard trois mois après l'obtention du permis d'élève conducteur. Une partie de cette formation devrait être obligatoirement suivie avant la première conduite libre dans la circulation, tout comme un cours théorique adapté aux jeunes sur les dangers et les particularités de la conduite d'un deux-roues motorisé dans la circulation. En revanche, motosuisse rejette le relèvement de l'âge minimum de 16 à 18 ans, qu'elle juge anachronique et hostile aux jeunes dans le contexte européen.

Parallèlement à l'ouverture de la catégorie 125 cm³ à partir de 16 ans, l'accès direct aux « gros cubes » de la catégorie supérieure a été bloqué. Cela a sans doute également eu une forte influence sur la structure du marché.

Jörg Bucher : Exactement. Parallèlement à l'ouverture de la catégorie 125 cm³ aux jeunes, l'accès direct à partir de 25 ans a été supprimé. Depuis lors, les nouveaux conducteurs, quel que soit leur âge, doivent d'abord conduire pendant deux ans une moto d'une puissance maximale de 35 kW ou 48 ch avant de pouvoir passer à un véhicule sans limitation de puissance. Ce détour obligatoire a durement touché les marques spécialisées dans la catégorie supérieure. Le recul des nouvelles immatriculations de motos d'une cylindrée supérieure à 1000 cm³ a diminué d'environ un tiers depuis la modification du permis de conduire. En termes de chiffre d'affaires, la perte est considérable, car les prix de cette catégorie supérieure, techniquement et en termes d'équipement plus sophistiquée, sont naturellement plus élevés que ceux des catégories de cylindrée inférieure. La tendance vers la classe moyenne plus abordable de 48 ch avec une cylindrée de 500 cm³ à 1000 cm³ est indéniable.

C'est précisément dans ces deux nouvelles classes de 15 et 48 ch que les constructeurs chinois sont devenus de plus en plus actifs ces dernières années.

Jörg Bucher : La présence croissante des fabricants chinois de deux-roues est depuis longtemps une réalité chez nous. Il est impossible de répondre de manière générale à la question de savoir dans quelle mesure la qualité peut rivaliser avec celle des concurrents établis en Europe, au Japon et outre-mer. Le fait est que les parts de marché des marques chinoises ne cessent de croître. En 2025, plusieurs marques chinoises ont fait leur entrée dans le top 20 du classement des marques. Mais il n'y a pas que la Chine, l'énorme industrie moto indienne fait également son entrée en Europe. Cette évolution représente un défi de taille pour tous les constructeurs de motos traditionnels.

À propos d'électrification : le nombre d'immatriculations de motos est scooters électriques est négligeable. Les motards rejettent-ils systématiquement cette alternative aux moteurs à combustion ?

Jörg Bucher : Non, certainement pas. Mais une moto n'est pas une automobile. Elle est principalement utilisée pendant les loisirs et pour des trajets de moyenne et longue distance. Mais où stocker l'électricité nécessaire pour une autonomie raisonnable et où placer les grosses batteries dans un véhicule relativement petit ? Et où se trouvent les possibilités de recharge sur les itinéraires typiques des motos, tels que les cols et les

routes de campagne ? En bref : tant que la science, l'industrie et la politique ne seront pas en mesure de proposer des solutions attractives ou au moins acceptables en termes de rapport qualité-prix pour répondre aux exigences spécifiques des motos, les motos électriques ne dépasseront guère le statut d'exotisme. La situation est quelque peu différente pour les petits scooters utilisés en milieu urbain, où près d'un véhicule neuf sur cinq est désormais électrique. Il faut toutefois tenir compte du fait qu'une grande partie de ces nouveaux scooters électriques sont utilisés par la poste et d'autres services de messagerie et de livraison sur des itinéraires clairement définis.

Pour conclure, en tant que président de motosuisse, quelles sont vos attentes pour les ventes de motos en 2026 ?

Jörg Bucher : Nous ne pouvons influencer ni les conditions météorologiques, qui ont naturellement un impact sur les chiffres de vente, ni l'évolution de la situation économique et géopolitique. Mais nous sommes convaincus que nous pourrions au moins maintenir les chiffres de l'année précédente, voire les améliorer légèrement. Nous ne prévoyons pas de changements majeurs, mais les tendances telles que le passage de la classe supérieure à la classe moyenne ou l'influence croissante de l'industrie chinoise et indienne des deux-roues vont se poursuivre.