

**12e rapport dans le cadre de l'Ordonnance sur l'énergie**  
**sur la réduction de la consommation spécifique de**  
**carburant des voitures de tourisme**  
**2007**

---

Mandant: Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC)

Mandaté: auto-suisse, Association des importateurs suisses d'automobiles

Traitement: R. Blessing, ing dipl. ETS  
A. Burgener, directeur

Berne, 15 mai 2008

<b>Table des matières</b>	<b>Page</b>
<b>Récapitulation</b>	<b>1</b>
<b>1. Introduction</b>	<b>3</b>
1.1 Mandat	3
1.2 Les normes de mesure de consommation	3
1.3 Le poids à vide	4
<b>2. Saisie des données</b>	<b>4</b>
2.1 Façon de procéder	4
2.2 Données saisies	5
2.3 Retours	5
<b>3. Contrôle des données / plausibilisation</b>	<b>5</b>
3.1 Plausibilisation des données	5
3.2 Contrôles ponctuels des valeurs de consommation	6
3.3 Contrôle des chiffres de vente	6
<b>4. Résultats</b>	<b>7</b>
4.1 Répartition en catégories	7
4.2 Calculs	7
4.3 Résultats	7
<b>5. Exactitude</b>	<b>9</b>
<b>6. Évolution chronologique, évaluation</b>	<b>10</b>
6.1 Évolution depuis 1989	10
6.2 Évaluation	13
<b>7. Observations finales</b>	<b>14</b>
7.1 Comparaisons avec l'étranger	14
7.2 Remerciements	14
7.3 Activités d'auto-suisse	14
<b>8. Annexe</b>	<b>15</b>
8.1 Abréviations	15
8.2 Entreprises membres d'auto-suisse	16
8.3 Résultats 2007	17
8.4 Évolution chronologique	20

## Récapitulation

Dans le cadre de l'accord sur la **réduction de la consommation spécifique de carburant des voitures de tourisme neuves selon les art. 8 al. 2 et art. 18 de la Loi sur l'énergie**, qui a été signé par le DETEC et auto-suisse au 19.2.2002, et selon l'annexe 3.6 de l'Ordonnance sur l'énergie (OEne), une saisie des données, un dépouillement des résultats et un rapport sur la réduction de la consommation d'énergie sont exigés.

Tous les importateurs affiliés à auto-suisse ont transmis leurs données au secrétariat. Cela nous a permis de saisir les données de plus de 99 pour cent des **voitures de tourisme neuves** qui ont été vendues en 2007.

Les valeurs et chiffres de vente ont été contrôlés par une plausibilisation et des tests ponctuels. La qualité des données a été élevée. Au total, 282'059 véhicules, dont 3028 véhicules hybrides et 1690 véhicules au gaz naturel bi- ou monovalents, ont été recensés. Les données ont été dépouillées en fonction des catégories de cylindrée et de poids et du type de carburant (essence/diesel).

**La consommation normalisée spécifique de carburant de toutes les voitures recensées en 2007 est de 7.43 litres aux 100 km (2006 : 7.62 l/100 km). Cela représente une réduction de 2.49 pour cent par rapport à 2006.**

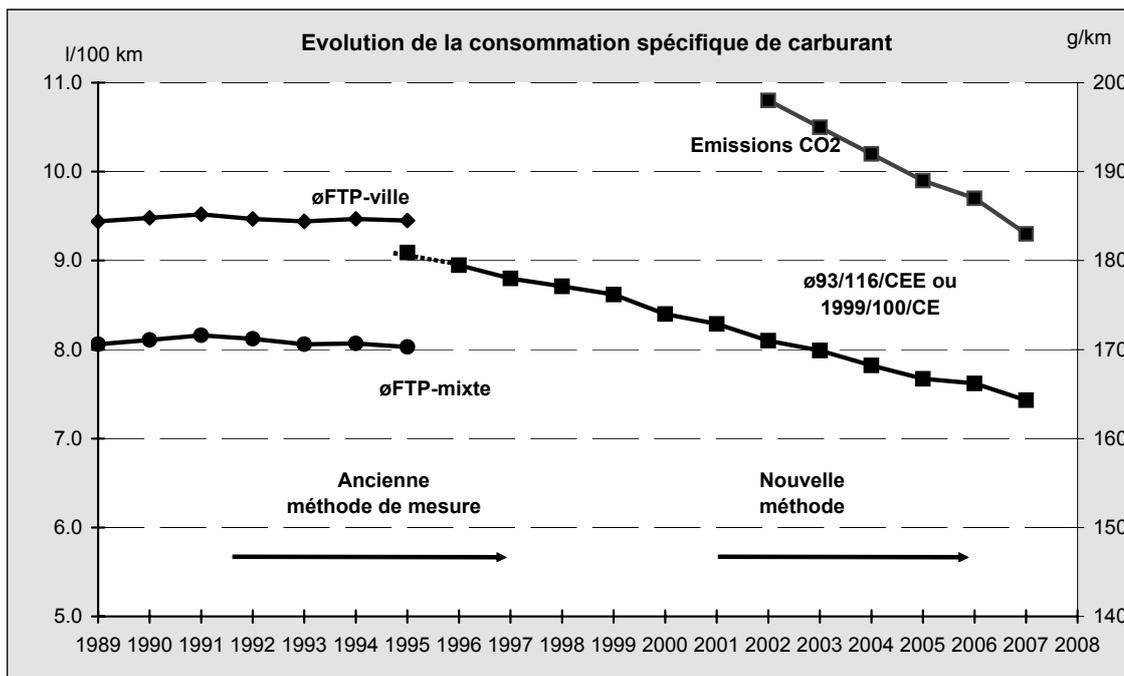
**En 2007, les émissions de CO<sub>2</sub> s'élèvent en moyenne à 183 g/km (2006 : 187 g/km), soit une baisse de 2.14 pour cent. Pour les véhicules à essence, la moyenne a baissé de 3.16 % à 184 g/km, pour les véhicules diesel, elle reste inchangée à 181 g/km, soit toujours 1.6 % de moins que pour les voitures de tourisme à essence.**

Le poids à vide moyen (selon l'art. 7 OETV avec au moins 90 % de la quantité de carburant indiquée par le fabricant et 75 kg pour le conducteur) a augmenté en 2007 de 11 kg ou de 0.7 pour cent et est actuellement à 1'502 kg.

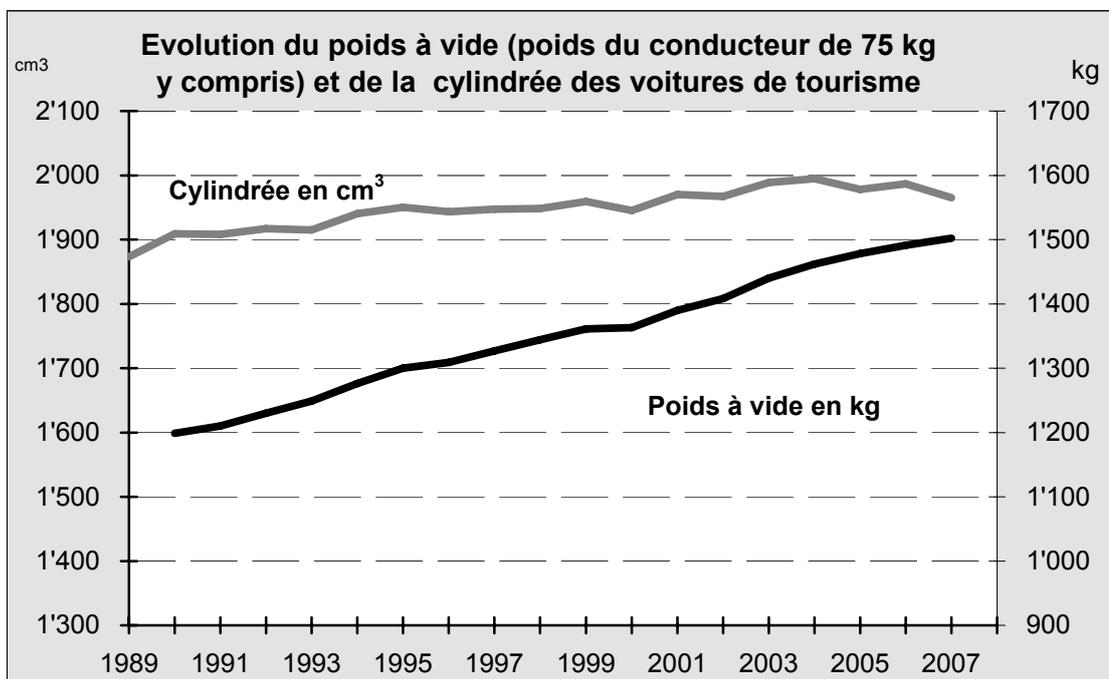
**Alors qu'en 1990, une voiture de tourisme de 1'000 kg consommait encore plus de 7,5 l/100 km, un véhicule du même poids ne consomme à l'heure actuelle plus que 4.95 l/100 km.**

**La part des véhicules diesel a de nouveau augmenté et s'élève maintenant à 32.2 pour cent. La consommation normalisée spécifique de carburant des véhicules diesel est de 6.81 l/100 km contre 7.73 l /100 km pour les véhicules à essence, soit 0.92 litres (12 pour cent) de moins et cela bien que leur poids à vide moyen soit 301 kg plus élevé.**

En 2007, la cylindrée moyenne a été de 1'965 cm<sup>3</sup>, soit 22 cm<sup>3</sup> de moins que l'année précédente. La cylindrée moyenne des moteurs à essence est de 1890 cm<sup>3</sup>, celle des moteurs diesel de 2123 cm<sup>3</sup>.



Graphique 1 Consommation normalisée spécifique de carburant depuis 1989



Graphique 2 Valeurs moyennes poids à vide et cylindrée depuis 1989/90



## 1. Introduction

### 1.1 Mandat

Sur la base de l'accord signé entre le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) et auto-suisse le 19.2.2002 sur la **réduction de la consommation spécifique de carburant des voitures de tourisme neuves selon l'art. 8 al. 2 de la Loi sur l'énergie** et selon l'annexe 3.6 de l'Ordonnance sur l'énergie (OEne), l'association auto-suisse a été mandatée de la saisie des données, du dépouillement des résultats et de la rédaction du rapport annuel sur l'évolution de la consommation spécifique de carburant des voitures de tourisme neuves vendues.

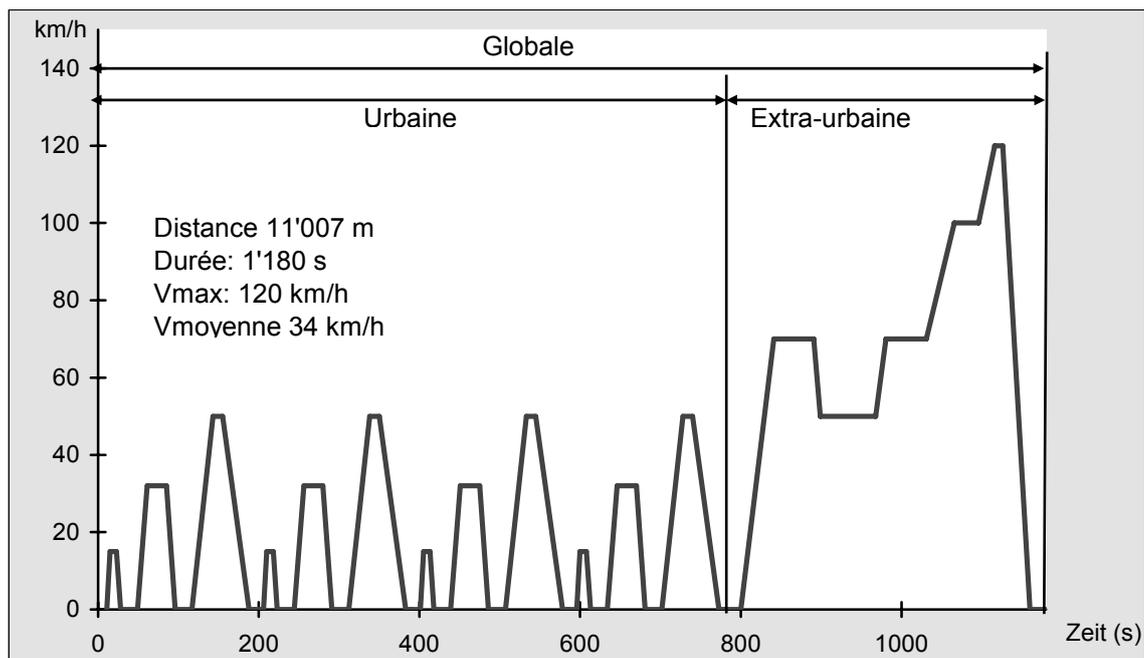
En complément au recensement des valeurs de consommation, de la cylindrée et du poids à vide moyen, le dépouillement de la consommation spécifique de carburant doit avoir lieu en fonction des catégories de poids à vide et de cylindrée.

Pour l'année 2007, il fallait par ailleurs recenser et dépouiller pour la sixième fois les émissions de CO<sub>2</sub>.

Avec l'introduction de l'EtiquetteEnergie selon l'annexe 3.6 OEne, on dispose depuis le début 2003 d'un nouvel instrument pour informer les acheteurs de véhicules sur la consommation et le rendement énergétique des voitures de tourisme. L'Ordonnance révisée sur l'énergie est entrée en vigueur au 1.7.2006 et comporte des limites de catégories renforcées. La formule de calcul a été entièrement révisée contrairement au renforcement de 2004, lorsqu'on s'était contenté de relever les limites de catégories de manière à ce que, comme prévu par l'ordonnance, un septième au maximum des véhicules proposés se situent de nouveau dans la catégorie A. Avec l'introduction d'un exposant de 0.9 pour le poids à vide, on a réussi à atténuer l'avantage des véhicules lourds et à avantager quelque peu les véhicules très légers. Cette correction porte ses fruits: les SUV lourds n'existaient plus dans la catégorie A et le nombre des véhicules à essence des catégories A et B avait sensiblement augmenté. Le prochain renforcement entrera en vigueur au 1.7.2008.

### 1.2 Les normes de mesure de consommation

La consommation normalisée de carburant des voitures de tourisme est mesurée sur un banc d'essai à roulettes selon le cycle de mesure de la directive 80/1268/CEE (cf. graphique 5). On doit suivre avec le véhicule une courbe de vitesse sur un moniteur. La consommation de carburant est calculée sur la base de la composition chimique des gaz d'échappement. Les indications de la consommation normalisée de carburant, qui sont annoncées par les importateurs à l'occasion de la réception du type, sont composées des trois valeurs «urbaine», «extra-urbaine» et «mixte» et des émissions de CO<sub>2</sub>. Ces dernières et la consommation mixte doivent être indiquées sur l'étiquetteEnergie, les prix courants et les fiches de données techniques avec la catégorie de rendement énergétique et les émissions moyennes de CO<sub>2</sub> de tous les modèles de voitures neuves proposés (en 2007 : 204 g/km).



Graphique 5 Cycle de mesure 1999/100/EG

### 1.3 Le poids à vide

En octobre 1995, la Suisse avait adapté les prescriptions relatives à l'équipement et à la réception du type des véhicules à celles de l'UE. Ce changement a exercé un impact sur l'indication du poids à vide des véhicules à fournir: le poids à vide ne comporte à l'heure actuelle plus seulement le poids du véhicule prêt à l'emploi avec un réservoir rempli à 90 pour cent au moins, mais aussi en complément un poids de 75 kg pour le conducteur (OETV art. 7).

## 2. Saisie des données

### 2.1 Façon de procéder

En janvier 2008, les 41 marques d'automobiles qui sont membres d'auto-suisse et qui importent des voitures de tourisme (cf. annexe 8.2) ont été contactées et priées de remplir les listes vides envoyées.

## 2.2 Données saisies

Il fallait transmettre à auto-suisse les données suivantes:

- Modèle
- Variante
- Cylindrée
- Puissance
- Type de carburant
- Type de boîte
- Poids à vide
- Consommation (urbaine, extra-urbaine, mixte)
- Émissions de CO<sub>2</sub>
- Vente

Quant à la vente, il faut relever que les agents de marque annoncent à l'importateur les véhicules qu'ils ont livrés aux clients. Les chiffres de vente de l'importateur reposent sur ces chiffres annoncés par les agents de marque. L'immatriculation n'ayant pas toujours lieu au moment de la vente, ces chiffres ne concordent pas entièrement avec les nouvelles immatriculations selon l'OFROU.

## 2.3 Retours

Remplir les listes a comporté un grand travail pour tous les importateurs.

Ne sont pas saisis les véhicules qui ont été immatriculés via une importation directe et parallèle ainsi que les marques de voitures de tourisme que d'autres entreprises d'importation ont fait venir sur le marché suisse (p.ex. Cadillac, Chevrolet USA, Lada, Lamborghini, Lotus, etc.).

## 3. Contrôle des données / plausibilisation

### 3.1 Plausibilisation des données

La banque de données a été soumise à une plausibilisation en cherchant dans toutes les rubriques les valeurs minimales et maximales. Cela a permis de détecter les erreurs au moment de la saisie des données. Les valeurs peu réalistes ou erronées ont pu être localisées et corrigées de la sorte.

### 3.2 Contrôles ponctuels des valeurs de consommation

Sur son site Internet [www.auto-schweiz.ch](http://www.auto-schweiz.ch), auto-suisse a publié toutes les consommations normalisées de carburant et les valeurs de CO<sub>2</sub> de toutes les voitures de tourisme commercialisées en Suisse. Ces données reposent sur les réceptions partielles CE déposées par l'importateur auprès du service d'homologation de l'Office fédéral des routes (OFROU) à l'occasion de la réception du type.

Parmi les marques les plus importantes, des contrôles ponctuels de certains modèles sont effectués en les comparant avec les indications sur Internet. Aucune dérogation n'a été constatée.

### 3.3 Contrôle des chiffres de vente

L'OFROU a mis à la disposition d'auto-suisse des dépouillements du nombre des voitures de tourisme nouvellement immatriculées, en partie par modèles. La comparaison des deux chiffres aboutit à la différence suivante:

<b>Ventes 2007 (auto-suisse)</b>	<b>Nouvelles immatriculations 2007 (OFROU, 16.01.2008)</b>	<b>Différence</b>
282'059	284'674	2'615

Tableau 1

Chiffres de vente et d'immatriculation 2007

Une analyse de la différence par marque a révélé que chez certains importateurs, il existe des différences. Celles-ci s'expliquent par le fait que seule la banque de données des véhicules facturés présente le degré de détail requis pour pouvoir annoncer le nombre des voitures de tourisme vendues par modèle et par variante. Mais des différences se compensent au fil des années et entre les marques.

La différence indiquée dans le tableau 1 correspond d'assez près aux importations directes et à la part de marques qui ne sont pas membres d'auto-suisse.

## 4. Résultats

### 4.1 Répartition en catégories

Comme dans les années passées, les résultats ont été dépouillés par catégorie de cylindrée et de poids. Les catégories de cylindrées correspondent à la répartition adoptée par l'Office fédéral de la statistique dès avril 1997. Les catégories de poids ont été sélectionnées de manière obtenir une répartition régulière, l'ancienne catégorie des véhicules d'un poids de 1500 à 1799 kg ayant été répartie dès 2004 en trois classes pour le dépouillement annuel. En supplément, on a procédé à un dépouillement en fonction du type de carburant (essence ou diesel).

### 4.2 Calculs

Le calcul des valeurs moyennes, respectivement de la consommation spécifique de carburant, a été pondéré en fonction des ventes. Cela signifie que les valeurs correspondantes ont été multipliées par le nombre des véhicules vendus, additionnées et finalement divisées par le total des véhicules vendus.

### 4.3 Résultats

Les résultats pour l'année 2007 sont indiqués dans les tableaux 2 à 5.

Dépouillement en fonction des catégories de poids:

Catégorie de poids kg	Vente 2007		CE global l/100 km	CO <sub>2</sub> g/km	Poids kg
	Unités	Part %			
bis 999	10'154	3.6 %	4.78	114	893
1'000 - 1'099	15'291	5.4 %	6.11	146	1'052
1'100 - 1'199	29'606	10.5 %	6.29	148	1'146
1'200 - 1'299	25'189	8.9 %	6.55	159	1'256
1'300 - 1'399	35'752	12.7%	6.69	162	1'357
1'400 - 1'499	29'964	10.6 %	7.23	178	1'451
1'500 - 1'599	34'875	12.4 %	7.71	190	1'549
1'600 - 1'699	38'143	13.5 %	7.87	195	1'644
1'700 - 1'799	19'462	6.9 %	8.27	207	1'742
1'800 und mehr	43'623	15.5 %	9.59	243	2'073
<b>Moyenne</b>	<b>282'059</b>	<b>100.0 %</b>	<b>7.43</b>	<b>183</b>	<b>1'502</b>

Tableau 2

Catégories de poids 2007

Le poids à vide moyen de tous les véhicules est par conséquent de 1'502 kg, compte tenu des 75 kg pour le conducteur et du réservoir rempli à 90 pour cent. Le poids moyen des voitures neuves a donc augmenté encore de 11 kg par rapport aux 1'491 kg de l'année précédente.

Dépouillement par catégorie de cylindrée:

Catégorie de cylindrée cm <sup>3</sup>	Vente 2007		CE global l/100 km	CO <sub>2</sub> g/km	Cylindrée cm <sup>3</sup>
	Unités	Part en %			
Jusqu'à 999	9'512	3.4 %	4.78	114	976
1'000 - 1'399	43'252	15.3 %	5.98	143	1'302
1'400 - 1'799	71'198	25.2 %	6.88	165	1'587
1'800 - 1'999	66'732	23.7 %	7.36	184	1'962
2'000 - 2'499	48'164	17.1 %	7.72	195	2'154
2'500 - 2'999	22'031	7.8 %	9.11	230	2'841
3'000 - 4'499	17'858	6.3 %	10.92	267	3'420
4'500 et plus	3'312	1.2 %	13.64	326	5'248
<b>Moyenne</b>	<b>282'059</b>	<b>100.0 %</b>	<b>7.43</b>	<b>183</b>	<b>1'965</b>

Tableau 3

Catégories de cylindrée 2007

La cylindrée moyenne de tous les véhicules est de 1'965 cm<sup>3</sup> (par rapport à 1'987 cm<sup>3</sup> en 2006).

La consommation spécifique de carburant de toutes les voitures de tourisme est tombée de 7.62 à 7,43 l/100 km, soit une réduction de 2.49 %.

Les émissions moyennes de CO<sub>2</sub> de toutes les voitures de tourisme sont de 183 g/km (2006: 187 g/km), soit une réduction de 2.14 %. Pour les voitures de tourisme à essence, la moyenne est de 184 g/km et pour les VT diesel, elle est de 181 g/km.

Dépouillement par type de carburant:

Type de carburant	Ventes 2007		CE global l/100 km	CO <sub>2</sub> g/km	Poids kg
	Unités	Part en %			
Essence	191'304	67.8 %	7.73	184	1'406
Diesel	90'755	32.2 %	6.81	181	1'707
<b>Moyenne</b>	<b>282'059</b>	<b>100.0 %</b>	<b>7.43</b>	<b>183</b>	<b>1'502</b>

Tableau 4

Type de carburant 2007

La part des voitures de tourisme diesel est de 32.2 pour cent et a par conséquent augmenté de 2,5 % par rapport à 2006.

La consommation normalisée et spécifique de carburant des véhicules diesel est de 6.81 l/100 km, soit 0.92 litres (11.9 pour cent) de moins que pour les véhicules à essence; cela bien que leur poids à vide moyen soit 301 kg plus élevé. Quant aux émissions de CO<sub>2</sub> (essence 184 g/km; diesel 181 g/km), les véhicules diesel en émettent encore 1.6 pour cent de moins que les véhicules à essence.

En 2002 déjà, les parts de voitures de tourisme vendues dans les différentes catégories de consommation de carburant ont été calculées selon les critères applicables à partir de 2003. Parmi les véhicules vendus en 2002, 13,3 % étaient des voitures de tourisme de la catégorie A (cf. également tableau aux pages 27+28). En 2003, la part des voitures de tourisme de la catégorie A se situait déjà à 19 %. En 2004, cette part est passée à 24.3 %. Le renforcement des limites de catégories dès le 1.7.2004 a fait retomber la part à 14,6 %. En 2005, la part des véhicules de la catégorie A a de nouveau augmenté, comme on pouvait s'y attendre et elle se situait à 18.2 %. Si l'on effectue le calcul avec la formule qui était applicable jusqu'à la fin juin 2006, cette part est même montée à 20.1 %. Avec la nouvelle formule applicable à partir du 1.7.2006, la part des véhicules de la catégorie A est retombée à 13.3 %. En 2007, cette part est de nouveau remontée à 16.1 %.

Dépouillement des catégories de rendement énergétique:

Catégorie	Vente 2007 Unités	Part en %	CE global l/100 km	CO <sub>2</sub> g/k m	Poids à vide kg
<b>A</b>	45'528	16.1 %	5.21	134	1'325
<b>B</b>	88'254	24.2 %	6.37	159	1'411
<b>C</b>	65'551	23.2 %	7.19	176	1'452
<b>D</b>	51'580	18.3 %	8.21	201	1'580
<b>E</b>	26'660	9.5 %	9.48	230	1'754
<b>F</b>	11'782	4.2 %	10.20	245	1'717
<b>G</b>	12'704	4.5 %	12.38	292	1'850
<b>Moyenne</b>	<b>282'482</b>	<b>100.0 %</b>	<b>7.43</b>	<b>183</b>	<b>1'502</b>

Tableau 5

Catégories de rendement énergétique 2007

Les résultats de différentes marques sont indiqués dans l'annexe 8.3. Ils y sont aussi comparés avec le résultat de l'année de base 1996, calculé sur la base de la norme 80/1268/CEE.

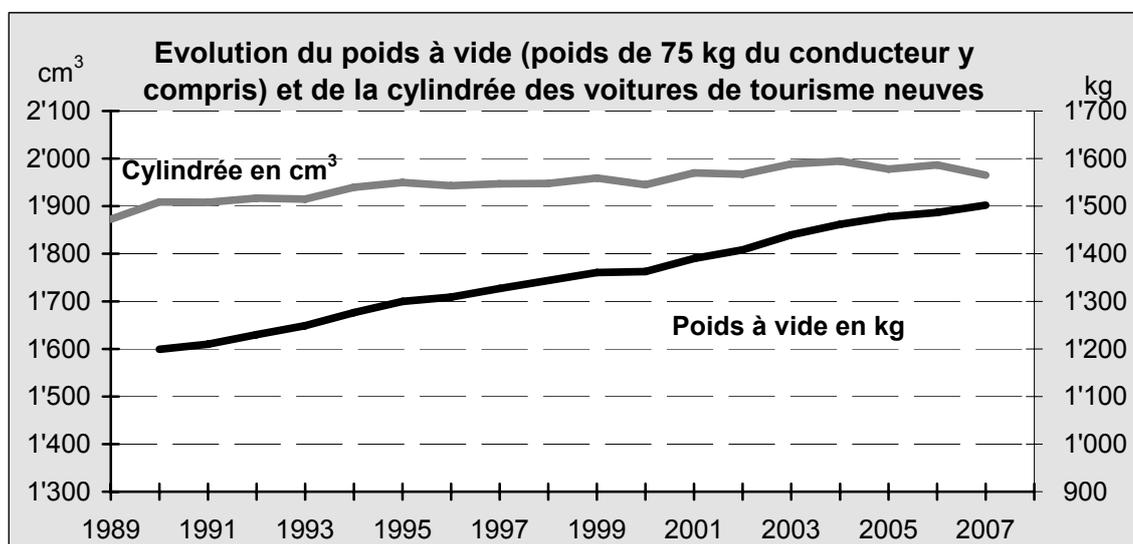
## 5. Exactitude

Le calcul de la valeur moyenne de la consommation normalisée spécifique de carburant des nouvelles voitures de tourisme de 7,43 l/100 km et des valeurs de cylindrée et de poids à vide est uniquement entaché d'éventuelles sources d'erreur au niveau de la source de données (saisie des données). Mais celles-ci ont en grande partie été éliminées au moyen d'une plausibilisation de manière que les défauts de recensement correspondants ne pourraient avoir un impact sur la valeur de consommation qu'à partir de la quatrième place après la virgule, respectivement de la première place après la virgule pour la cylindrée et le poids.

## 6. Évolution chronologique, évaluation

### 6.1 Évolution depuis 1989

Le poids à vide moyen peut être comparé avec les résultats de l'enquête qu'auto-suisse effectue depuis 1990.



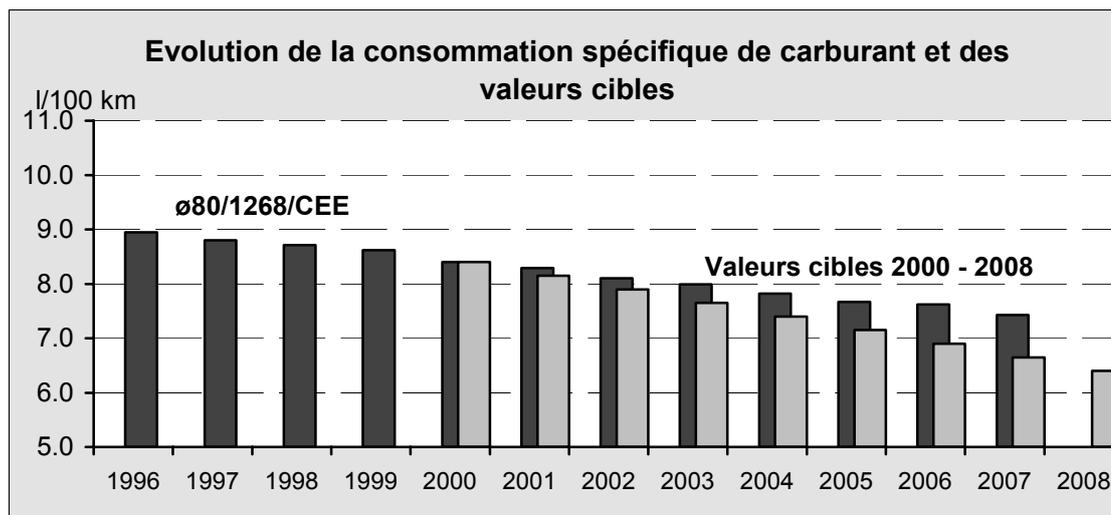
Graphique 6

Valeurs moyenne poids à vide et cylindrée depuis 1989/90

Depuis le début de l'observation, le poids à vide a plus ou moins constamment augmenté (cf. graphique 6). Cela s'explique par la forte augmentation des équipements de sécurité comme l'ABS, les airbags frontaux et latéraux, les systèmes de sécurité électroniques (ESP), les tendeurs de ceinture, la protection anticollision latérale, les dispositifs pour protéger les piétons, etc. dont les nouveaux véhicules doivent être dotés pour satisfaire aux standards de sécurité européens. Les prescriptions toujours plus rigoureuses sur les gaz d'échappement (p.ex. introduction de la norme antipollution Euro 4 et les véhicules diesel dotés de plus en plus de filtres à particules) ont également des répercussions sur le poids du véhicule. La tendance aux véhicules de plus en plus grands et aux équipements de confort de plus en plus sophistiqués (p.ex. climatisations, systèmes de navigation, etc), qui sont souhaités par les acheteurs de véhicules, y ont également contribué; mais ils apportent par ailleurs une contribution positive à la sécurité en maintenant la vigilance du conducteur. Les moteurs diesel étant normalement plus lourds que les moteurs à essence, l'augmentation de la part des véhicules diesel explique aussi cette augmentation du poids.

La tendance à la stabilisation du poids à vide, amorcée en 1996, n'a pas persisté en 1997. En 2000, un nouveau renversement de tendance semblait se profiler à l'horizon. Le poids n'avait augmenté par rapport à l'année précédente plus que de 2 kg pour passer à 1363 kg. Mais depuis, le poids à vide a de nouveau augmenté régulièrement. En 2007, il a augmenté de 11 kg à 1502 kg.

Après une légère augmentation dans l'année précédente, la cylindrée a de nouveau baissé de 22 cm<sup>3</sup> à 1965 cm<sup>3</sup>. Une stabilisation semble s'annoncer dans ce domaine.



Graphique 7

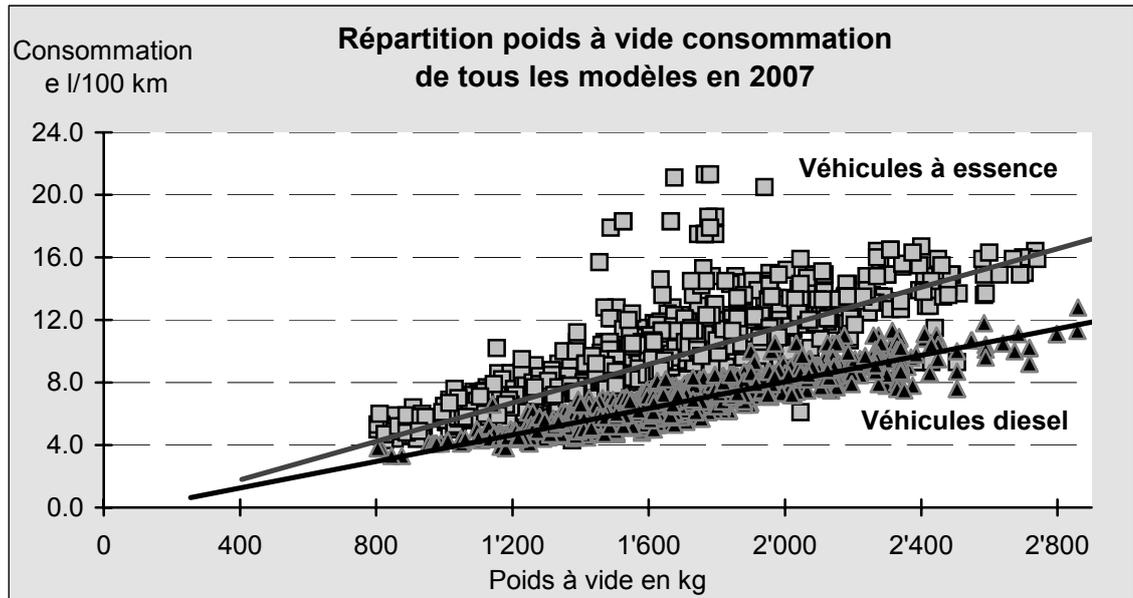
Consommation spécifique de carburant depuis 1996

La consommation spécifique ne saurait être directement comparée avec les années avant 1996 en raison de la nouvelle méthode de mesure CE. La valeur pour l'année 1996, qui est connue dans la nouvelle méthode de mesure, sert de base à l'évaluation.

Il en résulte par conséquent pour 2007 une baisse de la consommation de 16.9 pour cent par rapport à l'année de base 1996, respectivement de 2.5 pour cent par rapport à l'année précédente (cf. graphique 7).

La répartition dans le diagramme de consommation avec le poids à vide (graphique 8) montre clairement que la consommation augmente avec le poids à vide.

En l'absence de l'augmentation du poids, la consommation de carburant spécifique eut été plus basse et la baisse plus élevée.



Graphique 8

Répartition de la consommation avec le poids à vide 2007

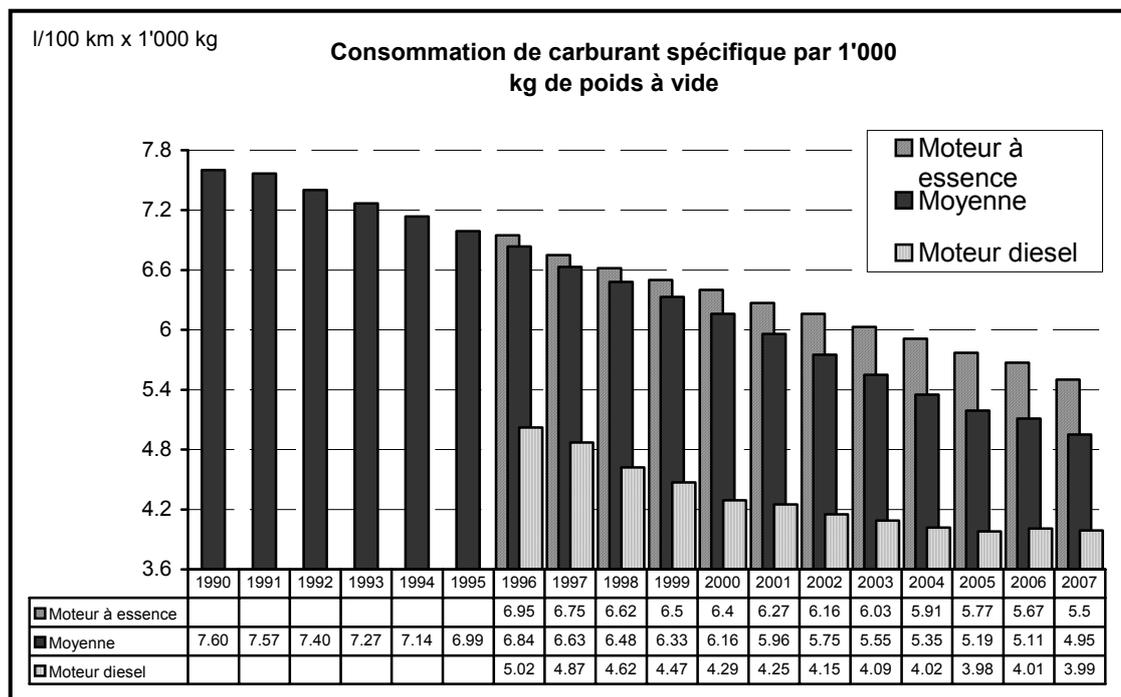
## 6.2 Évaluation

Après le résultat décevant de l'année précédente, la baisse de 2.5 pour cent (0,19 litre) de la consommation normalisée de carburant de 7.62 l/100 km à 7.43 l/100 km est de nouveau nettement plus marquée. L'objectif fixé pour 2007 de 6.65 l/100 km n'a été manqué que de 0,78 l.

Un nombre croissant de modèles diesel comportent un filtre à particules. Parmi les nouvelles immatriculations en 2007, 84.7 % des véhicules diesel en étaient dotés. Pour des raisons d'hygiène de l'air, cela est très réjouissant. Mais l'énergie supplémentaire requise pour brûler les particules dans le filtre conduit à une augmentation de la consommation. En 2006 déjà, la consommation moyenne des voitures de tourisme diesel en l/100 km a augmenté au lieu de baisser et tel a aussi été le cas en 2007.

Pour les véhicules à essence, le nombre des moteurs à injection directe a de nouveau augmenté, mais globalement, il reste encore faible. Par rapport aux moteurs traditionnels, ce type de moteur permet d'économiser jusqu'à 15 pour cent d'essence.

Les valeurs de consommation par 1'000 kg de poids à vide montrent à quel point la technique est constamment améliorée (graphique 9). On propose certes un nombre accru de véhicules compacts, mais ces offres ne sont pas toujours conformes aux vœux des consommateurs.



Graphique 9 Consommation spécifique par 1'000 kg de poids à vide depuis 1990

L'exemple ci-après montre l'importance de l'impact de l'augmentation du poids : en 1996, le poids à vide moyen était de 1'309 kg, la consommation moyenne était alors de 8.95 l/100 km. Si le poids était resté inchangé, on aurait obtenu pour 2007 avec la valeur de 4.95 l/100 km du graphique ci-dessus une

consommation globale moyenne de 6.48 l/100 km, soit un résultat nettement inférieur à la valeur cible (6.65 l/100 km).

## **7. Observations finales**

### **7.1 Comparaisons avec l'étranger**

En comparant éventuellement les résultats du présent rapport avec ceux des pays voisins, il faut prendre en considération le fait que la consommation y est recensée en partie à l'exclusion des véhicules tout terrain et que la part des véhicules diesel y est en règle générale nettement plus élevée. C'est pourquoi une comparaison avec ces recensements est impossible sans restrictions.

### **7.2 Remerciements**

auto-suisse remercie ici cordialement de leur collaboration les entreprises d'importation qui ont fourni les données requises. Nos remerciements s'adressent aussi à l'office fédéral impliqué (OFROU).

### **7.3 Activités d'auto-suisse**

La mise en place d'incitations à l'achat de véhicules économes n'est pas facile. En dépit de cette constatation, auto-suisse a pris des mesures qui sont censées influencer la consommation spécifique de carburant.

Sur le plan technique, le diesel est de nos jours un carburant au-dessus de tout soupçon. Les importateurs cherchent à sensibiliser la presse spécialisée aux modèles de véhicules économes en engageant par exemple un nombre accru de véhicules de presse et de démonstration correspondants.

Les importateurs exercent un impact sur les propriétaires de flottes pour les inciter à acquérir des véhicules économes.

auto-suisse a imposé la déclaration de la consommation (l/100 km et CO<sub>2</sub>) sur la totalité des prix courants et véhicules d'exposition.

auto-suisse reste favorable à la déclaration de marchandises introduite en début 2003 avec l'étiquetteEnergie.

Les consommations de carburant en l/100 km et les émissions de CO<sub>2</sub> en g/km ainsi que les catégories de rendement énergétique A-G de tous les modèles commercialisés par les importateurs peuvent être consultés sur Internet sous l'adresse [www.auto-schweiz.ch](http://www.auto-schweiz.ch).

auto-suisse a par ailleurs créé la plate-forme Internet rouler intelligent ([www.roulerintelligent.ch](http://www.roulerintelligent.ch)). Sur cette plate-forme, plusieurs mesures destinées à promouvoir la vente de véhicules à grand rendement énergétique ont été mises en oeuvre. En début 2008, la campagne «Se rendre du point B au point A dans les meilleures catégories de rendement énergétique» a par exemple été lancée. Avec le test environnemental de la voiture, il est possible de déterminer les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules actuels. Sur demande, des alternatives plus efficaces peuvent être affichées.

## 8. Annexe

### 8.1 Abréviations

OFROU	Office fédéral des routes
OFE	Office fédéral de l'énergie
OEne	Ordonnance sur l'énergie du 7 décembre 1998
CEE	Communauté économique européenne
FTP	Federal Test Procedure
HDC	Highway Drive Cycle
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
OETV	Ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV)
auto-suisse	Association des importateurs suisses d'automobiles

## 8.2 Entreprises membres d'auto-suisse

Seules les entreprises important des voitures de tourisme sont mentionnées.

Importeur / importateur	PLZ, Ort /NPA, lieu	Marken/marques
AMAG Automobil- & Motoren AG	5116 Schinznach-Bad	Audi, Porsche, Seat, Skoda, VW
ASCAR AG	5745 Safenwil	Daihatsu
BMW (Schweiz) AG	8157 Dielsdorf	BMW, Mini
CITROEN (Suisse) SA	1211 Genève 24	Citroën
CHEVROLET Suisse SA	8152 Glattbrugg	Chevrolet
Chrysler Switzerland GmbH	8952 Schlieren	Chrysler, Jeep, Dodge
FERRARI (Suisse) SA	1260 Nyon	Ferrari
FIAT Group Automobiles (Switz.) SA	8952 Schlieren	Fiat, Lancia, Alfa-Romeo
FORD Motor Company (Switz.) SA	8304 Wallisellen	Ford
GENERAL MOTORS Suisse SA	8152 Glattbrugg	Opel, Saab
HONDA Automobiles (Suisse) SA	1242 Satigny-Genève	Honda
HYUNDAI Suisse AG	8305 Dietlikon	Hyundai
JAGUAR Land Rover Schweiz AG	5745 Safenwil	Jaguar/Daimler, Land Rover
KIA Motors AG	5745 Safenwil	Kia
Max HEIDEGGER AG	FL-9495 Triesen	BMW/Alpina
Maserati (Suisse) SA	8952 Schlieren	Maserati
MAZDA (Suisse) SA	1217 Meyrin 1	Mazda
Mercedes-Benz Schweiz AG	8952 Schlieren	Mercedes, Smart, Maybach
MM Automobile Schweiz AG	8302 Kloten	Mitsubishi
Nissan Center Europe GmbH	8902 Urdorf	Nissan
PEUGEOT (Suisse) SA	3302 Moosseedorf	Peugeot
RENAULT Suisse SA	8902 Urdorf	Renault, Dacia
SUBARU Schweiz AG	5745 Safenwil	Subaru
SUZUKI Automobile AG	8305 Dietlikon	Suzuki
TOYOTA AG	5745 Safenwil	Toyota, Lexus
VOLVO Automobile (Schweiz) AG	8152 Glattbrugg	Volvo

### 8.3 Résultats 2007

#### Catégories de poids:

Catégorie de poids kg	Ventes 2007		Urbaine l/100 km	Extra-urbaine l/100 km	mixte l/100 km	CO <sub>2</sub> g/km	Cylindrée cm <sup>3</sup>
	Unités	Part en %					
Jusqu'à 999	10'154	3.6 %	5.91	4.15	4.78	114	1'003
1'000 - 1'099	15'291	5.4 %	7.90	5.09	6.11	146	1'315
1'100 - 1'199	29'606	10.5 %	7.95	5.20	6.29	148	1'403
1'200 - 1'299	25'189	8.9 %	8.55	5.42	6.55	159	1'537
1'300 - 1'399	35'752	12.7 %	8.81	5.49	6.69	162	1'677
1'400 - 1'499	29'964	10.6 %	9.78	5.79	7.23	178	1'928
1'500 - 1'599	34'875	12.4 %	10.41	6.32	7.71	190	2'013
1'600 - 1'699	38'143	13.5 %	10.60	6.32	7.87	195	2'175
1'700 - 1'799	19'462	6.9 %	11.31	6.53	8.27	207	2'399
1'800 und mehr	43'623	15.5 %	12.93	7.65	9.59	243	2'888
<b>Moyenne</b>	<b>282'059</b>	<b>100.0 %</b>	<b>9.89</b>	<b>6.04</b>	<b>7.43</b>	<b>183</b>	<b>1'965</b>

#### Catégories de cylindrée:

Catégorie de cylindrée cm <sup>3</sup>	Ventes 2007		Urbaine l/100 km	Extra-urbaine l/100 km	mixte l/100 km	CO <sub>2</sub> g/km	Poids à vide kg
	Unités	Part en %					
bis 999	9'512	3.4 %	5.90	4.17	4.78	114	928
1'000 - 1'399	43'252	15.3 %	7.63	5.02	5.98	143	1'142
1'400 - 1'799	71'198	25.2 %	8.99	5.63	6.88	165	1'338
1'800 - 1'999	66'732	23.7 %	9.78	5.98	7.36	184	1'580
2'000 - 2'499	48'164	17.1 %	10.35	6.36	7.72	195	1'672
2'500 - 2'999	22'031	7.8 %	12.50	7.13	9.11	230	1'880
3'000 - 4'499	17'858	6.3 %	15.33	8.40	10.92	267	1'997
4'500 und mehr	3'312	1.2 %	19.90	10.00	13.64	326	2'177
<b>Moyenne</b>	<b>282'059</b>	<b>100.0 %</b>	<b>9.89</b>	<b>6.04</b>	<b>7.43</b>	<b>183</b>	<b>1'502</b>

#### Type de carburant

Type de carburant	Ventes 2007		Urbaine l/100 km	Extra-urbaine l/100 km	mixte l/100 km	CO <sub>2</sub> g/km	Poids à vide kg	Cylindrée cm <sup>3</sup>
	Unités	Part en %						
Essence	191'304	67.8 %	10.41	6.22	7.73	184	1'406	1'890
Diesel	90'755	32.2 %	8.81	5.66	6.81	181	1'707	2'123
<b>Moyenne</b>	<b>282'059</b>	<b>100.0 %</b>	<b>9.89</b>	<b>6.04</b>	<b>7.43</b>	<b>183</b>	<b>1'502</b>	<b>1'965</b>

Catégories de consommation de carburant:

Catégorie de rendement	Ventes 2007		Urbaine l/100 km	Extra-urbaine l/100 km	mixte l/100 km	CO <sub>2</sub> g/km	Poids à vide kg	Cylindrée cm <sup>3</sup>
	Unités	Part en %						
<b>A</b>	45'528	16.1 %	6.60	4.47	5.21	134	1'325	1'554
<b>B</b>	68'254	24.2 %	8.20	5.41	6.37	159	1'411	1'694
<b>C</b>	65'551	23.2 %	9.52	5.85	7.19	176	1'452	1'786
<b>D</b>	51'580	18.3 %	11.01	6.59	8.21	201	1'580	2'054
<b>E</b>	26'660	9.5 %	13.02	7.45	9.48	230	1'754	2'451
<b>F</b>	11'782	4.2 %	14.35	7.83	10.20	245	1'717	2'714
<b>G</b>	12'704	4.5 %	17.57	9.12	12.38	292	1'850	3'743
<b>Moyenne</b>	<b>282'059</b>	<b>100.0 %</b>	<b>9.89</b>	<b>6.04</b>	<b>7.43</b>	<b>183</b>	<b>1'502</b>	<b>1'965</b>

Résultats par marque

Marque	Ventes 2007 unités	Consommation normalisée Valeur mixte l/100 km	Augmentation/baisse par rapport à	
			1996 %	2006 %
Alfa Romeo	4'291	7.90	-17.23 %	-1.00 %
Audi	15'645	8.42	-10.23 %	-4.35 %
BMW	16'016	8.05	-16.53 %	-5.78 %
BMW - Alpina	16	10.678	-16.01 %	-1.22 %
Chevrolet	3'360	7.56	-18.49 %	+4.86 %
Chrysler/Jeep/Dodge	3'114	9.63	-20.16 %	-9.96 %
Citroën	10'059	6.47	-19.39 %	-3.14 %
Daihatsu	2'979	6.68	-16.78 %	+1.93 %
Ferrari	271	19.24	+1.63 %	+1.32 %
Fiat	13'619	5.94	-24.35 %	+0.72 %
Ford	10'873	7.04	-23.09 %	-0.08 %
Ford - US	824	10.27	-14.26 %	-0.19 %
Honda	8'942	6.75	-19.73 %	-1.34 %
Hyundai	4'783	7.45	-12.53 %	-3.29 %
Jaguar/Daimler	791	10.30	-22.24 %	+3.91 %
Kia	3'914	7.35	-25.37 %	-3.49 %
Lancia	744	6.25	-27.38 %	-0.90 %
Land-Rover	2'117	10.75	-32.68 %	-9.30 %
Lexus	1'198	8.52	-32.12 %	-1.35 %
Maserati	311	15.25		-9.16 %
Mazda	6'775	7.51	-12.78 %	-1.30 %
Mercedes	13'367	8.92	-14.76 %	-1.25 %
MINI	3'490	6.53		-15.90 %
Mitsubishi	4'440	7.36	-12.88 %	-8.03 %
Nissan	6'523	7.62	-6.91 %	-3.28 %
Opel	20'319	7.20	-17.28 %	-0.60 %
Peugeot	14'719	6.57	-22.22 %	-2.75 %
Porsche	2'112	12.40	-2.04 %	+0.72 %
Renault/Dacia	15'343	7.34	-14.49 %	-0.93 %
Saab	2'180	8.94	-15.95 %	+0.81 %
Seat	6'314	7.06	-5.65 %	-0.12 %
Skoda	9'266	6.29	-11.12 %	-1.37 %
Smart	2'541	4.86		-7.46 %
Subaru	9'024	8.80	-7.70 %	-1.03 %
Suzuki	6'262	6.97	-8.21 %	-1.62 %
Toyota	16'885	6.39	-27.27 %	-3.16 %
Volvo	7'651	8.47	-16.02 %	-3.82 %
VW	30'981	7.37	-11.90 %	-0.24 %
Somme	282'059			
Consommation spécifique ø de toutes les marques		<b>7.43</b>	<b>-16.92 %</b>	<b>-2.49 %</b>

## 8.4 Évolution chronologique

Évolution par catégorie de poids:

Catégorie de poids kg	Année	Ventes Part en %	Consommation mixte l/100 km	Poids à vide kg	Cylindrée cm <sup>3</sup>
Jusqu'à 999	1996	10.5 %	6.79	937	1'284
	1997	12.2 %	6.62	938	1'256
	1998	13.6 %	6.52	937	1'189
	1999	10.8 %	6.11	910	1'079
	2000	9.5 %	5.88	915	1'034
	2001	7.6 %	5.72	910	1'024
	2002	5.4 %	5.59	888	977
	2003	4.4 %	5.61	886	971
	2004	2.6 %	5.42	868	883
	2005	2.3 %	5.21	877	896
	2006	3.6 %	4.85	877	932
2007	3.6 %	4.78	893	1'003	
1'000 – 1'099	1996	12.6 %	7.51	1'060	1'435
	1997	10.0 %	7.42	1'048	1'416
	1998	8.2 %	7.08	1'051	1'394
	1999	6.8 %	6.90	1'049	1'378
	2000	9.8 %	6.69	1'044	1'363
	2001	10.0 %	6.63	1'047	1'335
	2002	8.9 %	6.45	1'061	1'296
	2003	8.3 %	6.22	1'061	1'302
	2004	9.7 %	6.08	1'055	1'289
	2005	8.3 %	6.06	1'053	1'281
	2006	6.2 %	6.16	1'054	1'307
2007	5.4 %	6.11	1'052	1'315	
1'100 – 1'199	1996	12.6 %	8.11	1'166	1'686
	1997	10.6 %	7.78	1'155	1'607
	1998	13.4 %	7.62	1'161	1'551
	1999	10.8 %	7.51	1'156	1'575
	2000	10.7 %	7.41	1'152	1'631
	2001	9.2 %	7.14	1'150	1'608
	2002	11.4 %	6.79	1'133	1'528
	2003	11.9 %	6.64	1'142	1'487
	2004	10.3 %	6.52	1'147	1'461
	2005	11.2 %	6.39	1'142	1'430
	2006	10.9 %	6.35	1'145	1'410
2007	10.5 %	6.29	1'146	1'403	
1'200 – 1'299	1996	16.0 %	8.59	1'263	1'831
	1997	15.4 %	8.33	1'252	1'776
	1998	15.2 %	8.04	1'255	1'764
	1999	14.4 %	7.98	1'251	1'747
	2000	12.0 %	7.84	1'253	1'697
	2001	11.7 %	7.58	1'253	1'695
	2002	10.7 %	7.42	1'249	1'699
	2003	8.8 %	7.22	1'247	1'672
	2004	7.3 %	7.11	1'248	1'641
	2005	6.5 %	6.89	1'258	1'591
	2006	8.4 %	6.59	1'256	1'568
2007	8.9 %	6.55	1'256	1'537	

Catégorie de poids kg	Année	Ventes Part en %	Consommation mixte l/100 km	Poids à vide kg	Cylindrée cm <sup>3</sup>
1'300 - 1'399	1996	13.7 %	9.47	1'371	2'035
	1997	14.6 %	8.83	1'351	1'981
	1998	15.1 %	8.87	1'357	1'971
	1999	15.9 %	8.50	1'359	1'910
	2000	15.8 %	8.16	1'358	1'888
	2001	13.5 %	7.99	1'355	1'893
	2002	12.2 %	7.60	1'353	1'824
	2003	12.3 %	7.57	1'356	1'830
	2004	12.5 %	7.32	1'355	1'773
	2005	12.8 %	7.09	1'350	1'720
2006	12.5 %	6.98	1'351	1'699	
2007	12.7 %	6.69	1'357	1'677	
1'400 - 1'499	1996	13.1 %	9.79	1'457	2'228
	1997	14.7 %	9.27	1'443	2'146
	1998	13.9 %	9.14	1'449	2'110
	1999	14.2 %	8.92	1'447	2'125
	2000	14.5 %	8.65	1'447	2'080
	2001	14.3 %	8.59	1'449	2'047
	2002	15.8 %	8.49	1'447	2'024
	2003	15.0 %	8.19	1'452	2'018
	2004	15.0 %	7.85	1'456	2'018
	2005	13.9 %	7.54	1'453	1'973
2006	11.2 %	7.52	1'453	1'995	
2007	10.6 %	7.23	1'451	1'928	
1'500 - 1'799	1996	12.9 %	10.90	1'646	2'539
	1997	16.2 %	10.62	1'623	2'492
	1998	16.0 %	10.51	1'615	2'569
	1999	18.6 %	10.16	1'607	2'446
	2000	19.6 %	9.90	1'609	2'428
	2001	24.9 %	9.40	1'604	2'391
	2002	25.9 %	9.08	1'607	2'351
	2003	27.9 %	8.72	1'611	2'314
	2004	30.0 %	8.34	1'611	2'272
	2005	32.0 %	8.18	1'624	2'219
2006	32.5 %	8.18	1'627	2'208	
2007	32.8 %	7.89	1'629	2'161	
1'800 et plus	1996	5.3 %	12.86	1'999	3'414
	1997	6.1 %	12.35	1'932	3'246
	1998	7.7 %	11.86	1'928	3'008
	1999	8.6 %	11.95	1'946	3'130
	2000	8.2 %	11.85	1'969	3'175
	2001	8.8 %	11.33	1'971	3'044
	2002	9.6 %	10.78	1'997	3'019
	2003	11.4 %	10.64	2'045	2'992
	2004	12.5 %	10.35	2'045	2'952
	2005	12.9 %	10.09	2'053	2'952
2006	14.8 %	9.84	2'057	2'938	
2007	15.5 %	9.59	2'073	2'888	

Catégorie de poids kg	Année	Ventes Part en %	Consommation mixte l/100 km	Poids à vide kg	Cylindrée cm <sup>3</sup>
Moyenne	1996	100 %	8.95	1'309	1'944
	1997	100 %	8.80	1'327	1'950
	1998	100 %	8.71	1'344	1'948
	1999	100 %	8.62	1'361	1'959
	2000	100 %	8.40	1'363	1'945
	2001	100 %	8.29	1'390	1'970
	2002	100 %	8.10	1'408	1'967
	2003	100 %	7.99	1'440	1'989
	2004	100 %	7.82	1'462	1'995
	2005	100 %	7.67	1'478	1'978
	2006	100 %	7.62	1'491	1'987
2007	100 %	7.43	1'502	1'965	

Évolution par catégorie de cylindrée:

Catégorie de cylindrée cm <sup>3</sup>	Année	Vents Part en %	Consommation mixte l/100 km	Poids à vide kg	Cylindrée cm <sup>3</sup>
Jusqu'à 999	1996	0.6 %	6.41	837	933
	1997	0.7 %	6.18	854	921
	1998	1.7 %	5.82	869	857
	1999	3.7 %	5.45	836	798
	2000	3.7 %	5.50	868	747
	2001	3.3 %	5.43	862	743
	2002	3.2 %	5.24	870	764
	2003	2.8 %	5.29	865	804
	2004	2.1 %	5.37	867	802
	2005	1.9 %	5.11	881	833
	2006	3.0 %	4.84	893	916
2007	3.4 %	4.78	928	976	
1'000 - 1'399	1996	20.6 %	7.13	1'002	1'294
	1997	19.5 %	7.02	1'012	1'294
	1998	17.0 %	6.94	1'024	1'295
	1999	14.3 %	6.77	1'025	1'276
	2000	14.6 %	6.52	1'026	1'276
	2001	13.4 %	6.49	1'034	1'279
	2002	13.2 %	6.35	1'056	1'282
	2003	14.8 %	6.23	1'085	1'301
	2004	15.6 %	6.09	1'102	1'297
	2005	15.9 %	6.06	1'113	1'291
	2006	15.4 %	6.01	1'127	1'294
2007	15.3 %	5.98	1'142	1'302	
1'400 - 1'799	1996	22.9 %	8.05	1'183	1'637
	1997	22.0 %	7.98	1'190	1'626
	1998	24.0 %	7.87	1'199	1'620
	1999	23.9 %	7.77	1'229	1'634
	2000	25.4 %	7.61	1'230	1'635
	2001	23.6 %	7.41	1'233	1'621
	2002	25.2 %	7.31	1'251	1'621
	2003	23.1 %	7.24	1'271	1'621
	2004	23.5 %	7.14	1'297	1'625
	2005	23.9 %	7.01	1'311	1'610
	2006	23.5 %	6.97	1'314	1'598
2007	25.2 %	6.88	1'338	1'587	
1'800 - 1'999	1996	28.3 %	9.12	1'368	1'948
	1997	31.2 %	8.84	1'390	1'944
	1998	31.9 %	8.70	1'401	1'936
	1999	30.8 %	8.64	1'417	1'935
	2000	30.9 %	8.38	1'428	1'937
	2001	30.5 %	8.11	1'444	1'936
	2002	30.5 %	7.98	1'470	1'942
	2003	29.6 %	7.83	1'497	1'951
	2004	26.7 %	7.60	1'523	1'954
	2005	25.8 %	7.46	1'536	1'961
	2006	23.1 %	7.51	1'552	1'962
2007	23.7 %	7.36	1'580	1'962	

Catégorie de cylindrée cm <sup>3</sup>	Année	Vents Part en %	Consommation mixte l/100 km	Poids à vide kg	Cylindrée cm <sup>3</sup>
2'000 - 2'499	1996	14.3 %	10.01	1'499	2'258
	1997	14.3 %	9.95	1'537	2'317
	1998	12.7 %	10.16	1'590	2'359
	1999	13.2 %	9.81	1'566	2'324
	2000	12.0 %	9.72	1'584	2'332
	2001	13.7 %	9.37	1'567	2'280
	2002	13.1 %	9.02	1'598	2'283
	2003	13.8 %	8.50	1'633	2'250
	2004	15.8 %	8.21	1'639	2'221
	2005	17.2 %	8.06	1'659	2'184
	2006	19.1 %	7.98	1'668	2'172
2007	17.1 %	7.72	1'672	2'154	
2'500 - 2'999	1996	8.4 %	11.04	1'593	2'764
	1997	7.7 %	10.85	1'619	2'786
	1998	8.1 %	10.77	1'666	2'788
	1999	8.6 %	10.63	1'677	2'792
	2000	7.9 %	10.54	1'703	2'805
	2001	9.7 %	10.38	1'741	2'809
	2002	8.6 %	10.17	1'779	2'804
	2003	8.8 %	10.14	1'807	2'795
	2004	9.0 %	9.91	1'835	2'784
	2005	8.0 %	9.76	1'859	2'794
	2006	7.9 %	9.45	1'866	2'821
2007	7.8 %	9.11	1'880	2'841	
3'000 - 4'499	1996	3.7 %	12.88	1'802	3'619
	1997	3.6 %	12.88	1'792	3'672
	1998	3.6 %	12.46	1'792	3'630
	1999	4.3 %	12.60	1'833	3'640
	2000	4.1 %	12.54	1'844	3'639
	2001	4.8 %	11.99	1'831	3'487
	2002	5.0 %	12.02	1'818	3'497
	2003	5.8 %	11.84	1'826	3'501
	2004	6.2 %	11.46	1'819	3'487
	2005	6.0 %	11.14	1'907	3'438
	2006	6.7 %	11.02	1'952	3'421
2007	6.3 %	10.92	1'997	3'420	
4'500 et plus	1996	1.1 %	16.04	2'227	5'102
	1997	0.9 %	15.67	2'000	5'055
	1998	1.0 %	16.18	1'952	5'236
	1999	1.2 %	15.37	1'966	4'883
	2000	1.3 %	15.21	1'994	4'934
	2001	0.9 %	15.31	1'982	4'956
	2002	1.1 %	14.18	2'041	4'994
	2003	1.2 %	14.19	2'176	4'938
	2004	1.1 %	13.50	2'187	4'978
	2005	1.1 %	14.06	2'115	5'060
	2006	1.2 %	13.99	2'111	5'258
2007	1.2 %	13.64	2'177	5'248	

Catégorie de cylindrée cm <sup>3</sup>	Année	Vents Part en %	Consommation mixte l/100 km	Poids à vide kg	Cylindrée cm <sup>3</sup>
Moyenne	1996	100 %	8.95	1'309	1'944
	1997	100 %	8.80	1'327	1'950
	1998	100 %	8.71	1'344	1'948
	1999	100 %	8.62	1'361	1'959
	2000	100 %	8.40	1'363	1'945
	2001	100 %	8.29	1'390	1'970
	2002	100 %	8.10	1'408	1'967
	2003	100 %	7.99	1'440	1'989
	2004	100 %	7.82	1'462	1'995
	2005	100 %	7.67	1'478	1'978
	2006	100 %	7.62	1'491	1'987
	2007	100 %	7.43	1'502	1'965

Évolution par type de carburant:

Type de carburant	Année	Ventes Part en %	Consommation mixte l/100 km	Poids à vide kg	Cylindrée cm <sup>3</sup>
Essence	1996	94.8 %	9.02	1'297	1'929
	1997	94.8 %	8.86	1'313	1'933
	1998	94.2 %	8.79	1'328	1'932
	1999	93.1 %	8.71	1'341	1'941
	2000	90.0 %	8.58	1'340	1'926
	2001	86.7 %	8.53	1'361	1'947
	2002	82.4 %	8.40	1'363	1'933
	2003	78.6 %	8.34	1'383	1'951
	2004	73.8 %	8.23	1'394	1'952
	2005	71.2 %	8.09	1'402	1'937
	2006	70.3 %	7.99	1'409	1'936
2007	67.8 %	7.73	1'406	1'890	
Diesel	1996	5.2 %	7.69	1'531	2'212
	1997	5.2 %	7.72	1'586	2'257
	1998	5.8 %	7.41	1'605	2'213
	1999	6.9 %	7.30	1'634	2'208
	2000	10.0 %	6.72	1'567	2'119
	2001	13.5 %	6.67	1'578	2'116
	2002	17.6 %	6.72	1'621	2'124
	2003	21.4 %	6.74	1'647	2'131
	2004	26.2 %	6.67	1'656	2'116
	2005	28.8 %	6.63	1'665	2'079
	2006	29.7 %	6.79	1'690	2'111
2007	32.2 %	6.81	1'707	2'123	
Moyenne	1996	100 %	8.95	1'309	1'944
	1997	100 %	8.80	1'327	1'950
	1998	100 %	8.71	1'344	1'948
	1999	100 %	8.62	1'361	1'959
	2000	100 %	8.40	1'363	1'945
	2001	100 %	8.29	1'390	1'970
	2002	100 %	8.10	1'408	1'967
	2003	100 %	7.99	1'440	1'989
	2004	100 %	7.82	1'462	1'995
	2005	100 %	7.67	1'478	1'978
	2006	100 %	7.62	1'491	1'987
2007	100 %	7.43	1'502	1'965	

Evolution par catégorie de rendement énergétique:

Catégorie de rendement énergétique	Année	Vente Part en %	Consommation mixte l/100 km	CO <sub>2</sub> g/km	Poids à vide kg	Cylindrée cm <sup>3</sup>
<b>A</b>	2002	13.3 %	5.89	156	1'476	1'885
	2003	19.0 %	5.97	157	1'474	1'853
	2004 ancien	24.3 %	5.98	156	1'495	1'831
	2004	14.6 %	5.63	151	1'515	1'881
	2005	18.2 %	5.69	152	1'526	1'847
	2006 ancien	20.1 %	5.72	150	1'500	1'803
	2006	13.3 %	5.22	136	1'356	1'603
2007	16.1 %	5.21	134	1'325	1'554	
<b>B</b>	2002	11.8 %	6.87	172	1'358	1'699
	2003	16.3 %	6.78	167	1'317	1'599
	2004 ancien	19.6 %	6.94	171	1'373	1'706
	2004	12.1 %	6.60	167	1'470	1'775
	2005	13.2 %	6.75	170	1'497	1'789
	2006 ancien	13.9 %	6.82	171	1'507	1'793
	2006	21.8 %	6.23	156	1'351	1'630
2007	24.2 %	6.37	159	1'411	1'694	
<b>C</b>	2002	23.5 %	7.19	174	1'278	1'623
	2003	20.7 %	7.57	183	1'368	1'757
	2004 ancien	19.8 %	7.63	184	1'382	1'781
	2004	23.9 %	7.03	172	1'354	1'688
	2005	24.9 %	7.26	178	1'412	1'761
	2006 ancien	27.6 %	7.35	181	1'445	1'813
	2006	21.1 %	7.15	175	1'412	1'735
2007	23.2 %	7.19	176	1'452	1'786	
<b>D</b>	2002	23.0 %	8.36	201	1'385	1'899
	2003	21.1 %	8.53	205	1'427	1'966
	2004 ancien	18.1 %	8.71	209	1'466	2'044
	2004	18.4 %	8.04	194	1'430	1'882
	2005	18.5 %	8.04	193	1'419	1'879
	2006 ancien	16.5 %	8.12	194	1'441	1'925
	2006	19.2 %	8.17	201	1'569	2'057
2007	18.3 %	8.21	201	1'580	2'054	
<b>E</b>	2002	15.2 %	9.43	226	1'480	2'173
	2003	13.6 %	9.72	233	1'542	2'313
	2004 ancien	10.8 %	9.82	235	1'563	2'400
	2004	17.5 %	8.91	213	1'467	2'087
	2005	15.6 %	8.97	214	1'488	2'141
	2006 ancien	14.3 %	9.03	215	1'500	2'180
	2006	12.3 %	9.23	223	1'646	2'282
2007	9.5 %	9.48	230	1'754	2'451	

Catégorie de rendement énergétique	Année	Vente Part en %	Consommation mixte l/100 km	CO <sub>2</sub> g/km	Poids à vide kg	Cylindrée cm <sup>3</sup>
<b>F</b>	2002	7.8 %	10.33	246	1'544	2'501
	2003	5.1 %	10.83	258	1'631	2'897
	2004 ancien	4.6 %	10.99	263	1'660	3'076
	2004	8.1 %	10.25	245	1'603	2'641
	2005	6.0 %	10.58	253	1'666	2'748
	2006 ancien	4.7 %	10.76	256	1'697	2'956
	2006	6.9 %	10.04	241	1'664	2'560
	2007	4.2 %	10.20	245	1'717	2'714
<b>G</b>	2002	5.4 %	12.33	294	1'637	3'216
	2003	4.1 %	12.36	296	1'624	3'265
	2004 ancien	2.8 %	12.41	298	1'615	3'289
	2004	5.4 %	11.92	286	1'659	3'267
	2005	3.6 %	12.25	293	1'703	3'506
	2006 ancien	3.0 %	12.46	296	1'727	3'692
	2006	5.4 %	12.40	295	1'861	3'713
	2007	4.5 %	12.38	292	1'850	3'743

Pour les années de rapport 2004 et 2006, les catégories ont été calculées avec les anciennes valeurs limites qui étaient applicables jusqu'au 30.6. et en complément avec les nouvelles limites de catégorie (dès le 1.7.). Dans le tableau ci-dessus, tant les anciennes valeurs que les valeurs calculées avec les nouvelles limites de catégories sont indiquées pour les années 2004 et 2006.