

15e rapport

sur la réduction de la consommation normalisée de carburant des voitures de tourisme

2010

dans le cadre de l'Ordonnance sur l'énergie

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

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

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

Berne, 18 avril 2011

Table des matières	Page
Récapitulation	1
1. Introduction	3
1.1 Mandat	3
1.2 Les normes pour mesurer la consommation	3
1.3 Le poids à vide	4
2. Saisie des données	4
2.1 Façon de procéder	4
2.2 Données saisies	5
2.3 Retours	5
3. Contrôle des données / plausibilisation	5
3.1 Plausibilisation des données	5
3.2 Contrôles ponctuels des valeurs de consommation	5
3.3 Contrôle des chiffres de vente	6
4. Résultats	7
4.1 Répartition en catégories	7
4.2 Calculs	7
4.3 Résultats	7
5. Précision	11
6. Evolution chronologique, évaluation	11
6.1 Evolution depuis 1989	11
6.2 Évaluation	14
7. Conclusions	15
7.1 Comparaisons avec l'étranger	15
7.2 Remerciements	15
7.3 Tentative de dépouillement sur la base des données MOFIS	15
7.4 Activités d'auto-suisse	16
8. Avenant	17
8.1 Abréviations	17
8.2 Entreprises membres d'auto-suisse	18
8.3 Résultats 2010	19
8.4 Evolution chronologique	22

Récapitulation

Conformément à l'appendice 3.6 de l'Ordonnance sur l'énergie (OEne), un recensement des données, un dépouillement et un rapport sur les résultats au niveau de la réduction de la consommation d'énergie sont exigés chaque année. L'Office fédéral de l'énergie (OFE) a mandaté auto-suisse de ce travail pour 2010.

Tous les importateurs d'automobiles membres d'auto-suisse ont transmis au secrétariat leurs données. Cela a permis de recenser le 95 pour cent des **voitures de tourisme neuves** vendues en 2010.

Les valeurs et chiffres de vente ont été contrôlés par une plausabilisation et des contrôles ponctuels. La qualité des données a été élevée. Au total, 279'908 véhicules ont été recensés. Les données ont été dépouillées en fonction des catégories de cylindrée et de poids, de type de carburant (essence/diesel) et des catégories d'efficacité énergétique.

La consommation normalisée spécifique de carburant de toutes les voitures de tourisme recensées en 2010 est de 6.62 litres aux 100 km (2009 : 6.86 l/100 km), soit une baisse de 3.5 pour cent par rapport à 2009.

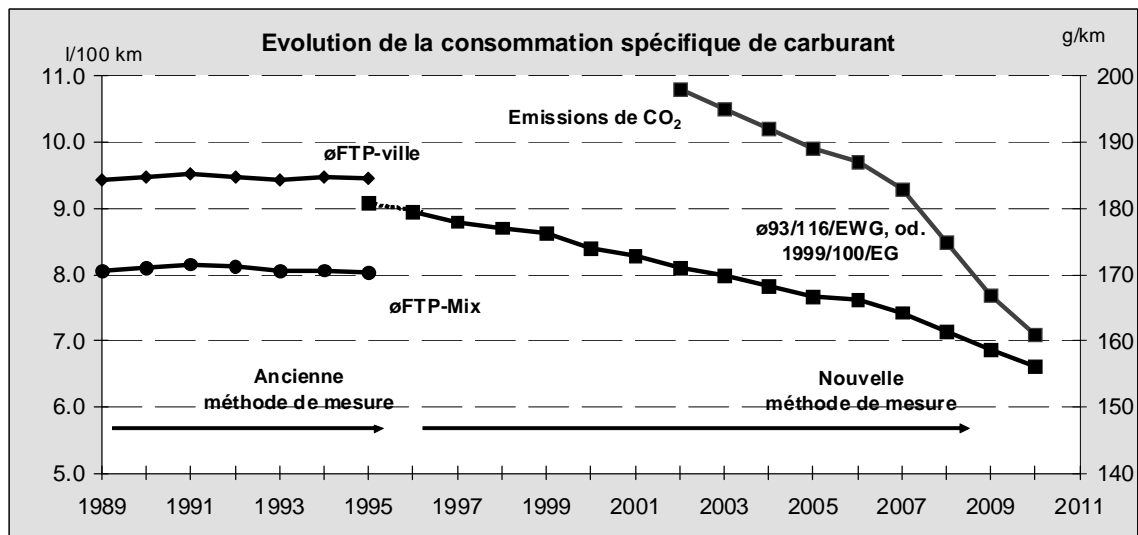
Les émissions de CO₂ se montent pour 2010 en moyenne à 161 g/km (2009 : 167 g/km), ce qui représente une baisse de 3.6 pour cent. Pour les véhicules à essence, la moyenne de 165 à 159 g/km, soit une baisse de 3.6 %. Pour les véhicules diesel, la moyenne est passée de 171 à 164 g/km et est donc supérieure de 3.1 % à celle des voitures de tourisme à essence.

Le poids à vide moyen (selon l'art. 7 OETV avec au moins 90 % de la contenance indiquée par le constructeur et un poids estimé du conducteur de 75 kg) a de nouveau légèrement augmenté en 2010 et cela de 8 kg ou de 0.6 pour cent pour passer à 1456 kg (2009 : 1448 kg).

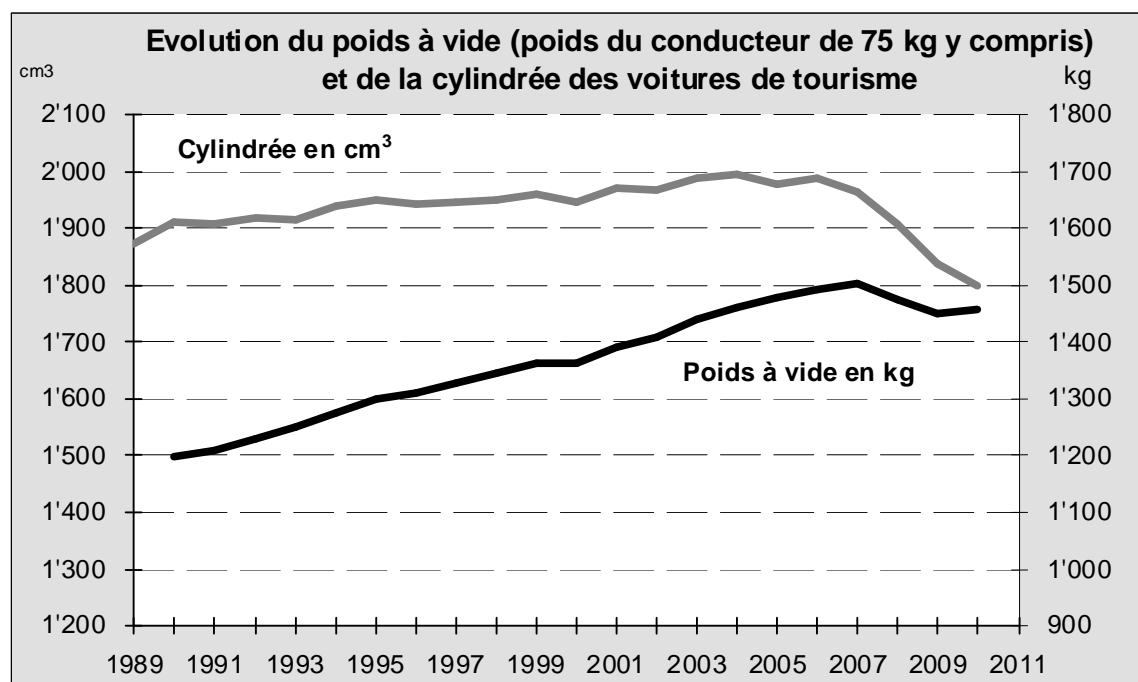
Alors que la consommation de carburant d'une voiture de tourisme de 1'000 kg était en 1990 encore de plus de 7,5 l/100 km, un véhicule de même poids ne consomme à l'heure actuelle plus que 4.55 l/100 km.

Après la baisse enregistrée l'année précédente, la part des véhicules diesel a de nouveau augmenté pour passer maintenant à 30.3 pour cent. Avec 6.21 l/100 km, la consommation normale spécifique de carburant de ces véhicules est inférieure de 0.59 litre (8.7 pour cent) à celle des véhicules à essence 6.80 l /100 km et cela en dépit d'un poids à vide moyen des véhicules diesel qui est 346 kg plus élevé.

Une cylindrée moyenne de 1'800 cm³ a été relevée pour 2010, soit une réduction de 36 cm³ par rapport à la valeur de l'année précédente. La cylindrée moyenne des moteurs à essence est de 1'688 cm³, celle des moteurs diesel de 2'058 cm³.



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

L'accord du 19.2.2002 entre le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) et auto-suisse sur la **réduction de la consommation de carburant spécifique des voitures de tourisme** neuves selon l'art. 8 al. 2 de la Loi sur l'énergie est arrivé à échéance en 2008. Comme l'Office fédéral de l'énergie accordait une grande priorité à la continuité des données, auto-suisse a été mandaté en fonction de l'appendice 3.6 de l'Ordonnance sur l'énergie (OEne) de la saisie des données, de leur dépouillement et d'un rapport annuel sur l'évolution de la consommation spécifique de carburant des voitures de tourisme neuves, vendues dans les années 2009 et 2010.

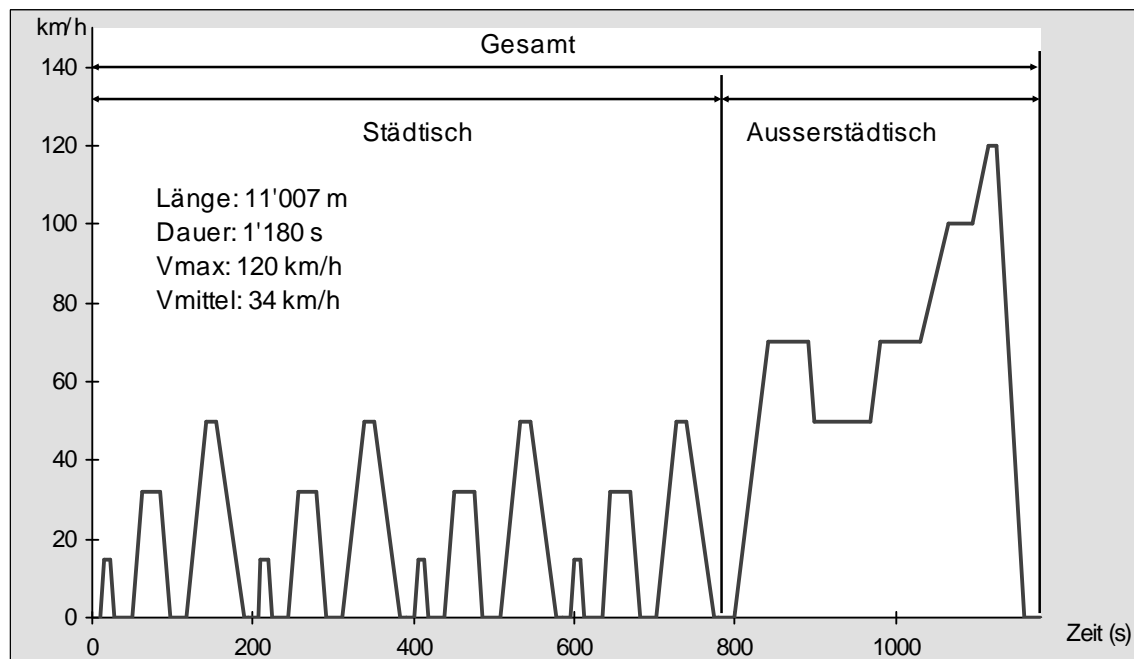
En complément au recensement des valeurs moyennes de consommation, de cylindrée et de poids à vide, il faut procéder au dépouillement des consommations spécifiques par catégorie de poids à vide et par cylindrée.

Il fallait par ailleurs recenser et dépouiller à nouveau pour 2010 les émissions de CO₂.

Avec l'introduction de l'étiquetteEnergie conformément à l'appendice 3.6 OEne, on dispose depuis le début 2003 d'un nouvel instrument pour informer les acheteurs de véhicules sur la consommation et l'efficacité énergétique des voitures de tourisme. L'Ordonnance révisée sur l'énergie avec les seuils de catégories renforcés est entrée en vigueur au 1.7.2006. Contrairement au renforcement de 2004, lorsque seuls les seuils de catégorie étaient renforcés pour qu'un septième au maximum des véhicules commercialisés se trouvât à nouveau dans la catégorie A, comme le prévoyait l'ordonnance, la formule de calcul a été entièrement révisée. Avec l'introduction d'un exposant de 0.9 pour le poids à vide, on a réussi à atténuer l'inconvénient des véhicules légers et de désavantager légèrement les véhicules lourds. Cette correction a porté ses fruits : la catégorie A ne comportait plus de SUV lourds et le nombre des véhicules à essence des catégories A et B avait fortement augmenté. Pour le 1.7.2008 et le 1.7.2010, les seuils de catégories ont été renforcés à tour de rôle.

1.2 Les normes pour mesurer la consommation

La consommation normalisée de carburant des voitures de tourisme est recensée sur un banc d'essai à rouleaux selon le cycle de mesure de la directive 80/1268/CEE (cf. graphique 5). À cet effet, il faut suivre avec le véhicule une courbe de vitesse sur un moniteur. La consommation normalisée de carburant est calculée sur la base de la composition chimique des gaz d'échappement. Les indications de la consommation normalisées qui sont annoncées par les importateurs à l'occasion de la réception du type se composent des trois valeurs «urbaine», «extra-urbaine» et «mixte» et des émissions de CO₂. Ces dernières et la consommation globale doivent figurer avec la catégorie d'efficacité énergétique et les émissions moyenne de CO₂ de tous les modèles de voitures neuves proposées sur le marché (en 2010 : 188 g/km) sur l'étiquetteEnergie ainsi que sur les prix courants et fiches de données techniques.



Graphique 3
1999/100/EG

Cycle de mesure

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 exerce un impact sur l'indication du poids à vide des véhicules : le poids à vide comporte maintenant non seulement le poids du véhicule prêt à l'exploitation avec un réservoir rempli au moins à 90 pour cent, mais en complément aussi le poids du conducteur estimé à 75 kg (OETV, art. 7).

2. Saisie des données

2.1 Façon de procéder

En janvier 2011, les 40 marques d'automobiles affiliées à auto-suisse et les importateurs des voitures de tourisme (cf. appendice 8.2) ont été contactés et priés de remplir les listes vides qui leur ont été envoyées.

2.2 Données saisies

Les données ci-après ont dû être annoncées à auto-suisse :

- Modèle
- Variante
- Cylindrée
- Puissance
- Type de carburant
- Type de boîte
- Poids à vide
- Consommation (urbaine, extra-urbaine, mixte)
- Émissions de CO₂
- Vente

Quant aux ventes, il convient de constater que les agents de marque annoncent à l'importateur quels véhicules ils ont livrés aux clients. Pour les chiffres de vente, l'importateur se base sur ces chiffres annoncés par les agents de marque. Comme l'immatriculation n'a pas toujours lieu au moment de la vente, ces chiffres ne doivent pas tous concorder entièrement avec les nouvelles immatriculations selon l'OFROU.

2.3 Retours

Le remplissage des listes a comporté pour chaque importateur un travail considérable.

Ne sont pas saisis les véhicules immatriculés via des importations directes et parallèles que d'autres maisons d'importation ont lancés sur le marché suisse (p.ex. Cadillac, Chevrolet USA, Ferrari, Hummer, Lamborghini, Lotus, etc.).

3. Contrôle des données / plausibilisation

3.1 Plausibilisation des données

La banque de données a été soumise à une plausibilisation en vérifiant dans toutes les rubriques les valeurs minima et maxima. Cela a permis de détecter les éventuelles erreurs au niveau de la saisie des données. Des valeurs peu réalistes et erronées ont de la sorte été localisées et corrigées.

3.2 Contrôles ponctuels des valeurs de consommation

Sur son site Internet, auto-suisse a publié sur www.auto-suisse.ch les consommations normalisées de carburant et valeurs de CO₂ de toutes les voitures de tourisme commercialisées en Suisse. Ces données reposent sur les réceptions partielles CE envoyées par l'importateur à l'organe d'homologation de l'Office fédéral des routes (OFROU) à l'occasion de la réception du type.

Parmi les marques les plus importantes, on a comparé à titre de contrôle ponctuel certains modèles avec les indications sur Internet. On n'a pas constaté de dérogations.

3.3 Contrôle des chiffres de vente

Sur la base des données brutes MOFIS de l'OFROU, auto-suisse a procédé à des dépouillements du nombre des voitures de tourisme nouvellement immatriculées. La comparaison des deux chiffres aboutit à la différence suivante :

Ventes 2010 (auto-suisse)	Nouvelles immatriculations 2010 (OFROU/auto-suisse, 4.01.2011)	Différence
279'908	294'239	14'331

Tableau 1

Chiffres de vente et d'immatriculation 2010

Une analyse de cette différence par marque a permis de constater qu'il existe des différences chez certains importateurs. Cela s'explique par le fait que souvent, seule la banque de données des véhicules facturés présente le degré de détail requis pour annoncer le nombre de voitures de tourisme vendu par modèle et variante. Mais ces différences s'éliminent au fil des ans et au niveau des marques.

La différence indiquée dans le tableau 1 correspond avec une précision appropriée aux importations directes et parallèles (selon le dépouillement d'auto-suisse 10'388 voitures de tourisme) et à la part de marques qui ne sont pas affiliées à auto-suisse.

4. Résultats

4.1 Répartition en catégories

Les données ont été dépouillées comme dans les années passées par catégories de cylindrée et de poids. Les catégories de cylindrée correspondent à une répartition utilisée par l'Office fédéral de la statistique depuis avril 1997. Les catégories de poids ont été sélectionnées de manière à assurer une répartition régulière, la catégorie antérieure de 1500 à 1799 kg ayant été séparée pour le dépouillement annuel dès 2004 en trois catégories. En complément, on a procédé à un dépouillement par type de carburant (essence ou diesel).

4.2 Calculs

Les valeurs moyennes, respectivement la consommation spécifique de carburant, ont été pondérées par les ventes. Cela signifie que les valeurs correspondantes ont été multipliées par le nombre de véhicules vendus, additionnées et finalement divisées par le total des véhicules vendus.

4.3 Résultats

Les résultats pour l'année 2010 figurent dans les tableaux 2 à 5.

Dépouillement par catégories de poids:

Catégorie de poids kg	Ventes 2010		CE-mixte	CO ₂	Poids
	Unités	Part en %	l/100 km	g/km	kg
Jusqu'à 999	11'908	3.3 %	4.72	110	921
1'000 - 1'099	23'934	8.6 %	5.61	133	1'058
1'100 - 1'199	28'699	10.3 %	5.71	135	1'143
1'200 - 1'299	30'420	10.9 %	6.00	142	1'250
1'300 - 1'399	34'199	12.2 %	6.37	151	1'362
1'400 - 1'499	29'333	10.5 %	6.59	158	1'457
1'500 - 1'599	32'773	11.7 %	7.01	170	1'546
1'600 - 1'699	39'276	14.0 %	7.12	175	1'643
1'700 - 1'799	14'993	5.4 %	7.32	184	1'746
1'800 et plus	34'373	12.3 %	8.33	212	2'031
Moyenne	279'908	100.0 %	6.62	161	1'456

Tableau 2

Catégories de poids 2010

Le poids à vide moyen de tous les véhicules est donc de 1'456 kg, compte tenu du poids de 75 kg pour le conducteur et d'un réservoir rempli à 90 pour cent. Le poids moyen des voitures neuves a donc de nouveau augmenté par rapport aux 1'448 kg de l'année passée, mais cela seulement de 8 kg.

Dépouillement par catégories de cylindrée :

Catégorie de cylindrée cm ³	Ventes 2010		CE- Mixte	CO ₂	Cylindrée
	Unités	Part en % -	l/100 km	g/km	cm ³
bis 999	9'288	3.3 %	4.57	108	993
1'000 - 1'399	66'544	23.8 %	5.71	135	1'295
1'400 - 1'799	85'744	30.6 %	6.30	150	1'581
1'800 - 1'999	59'778	21.4 %	7.01	174	1'972
2'000 - 2'499	32'456	11.6 %	7.24	182	2'159
2'500 - 2'999	17'574	6.3 %	8.40	210	2'924
3'000 - 4'499	6'623	2.4 %	9.70	233	3'590
4'500 et plus	1'901	0.7 %	13.25	312	5'150
Moyenne	279'908	100.0 %	6.62	161	1'800

Tableau 3

Catégories de cylindrée 2010

La cylindrée moyenne de tous les véhicules est de 1'800 cm³ (contre 1'836 cm³ en 2009).

La consommation spécifique de toutes les voitures de tourisme est tombée de 6.86 à 6.62 l/100 km, soit une réduction de 3.5 %.

Les émissions moyennes de CO₂ de toutes les voitures de tourisme sont de 161 g/km (2009 : 167 g/km), soit une baisse de 3.6 %. Pour les VT à essence, la moyenne se situe à 159, pour les VT diesel à 164 g/km.

Dépouillement par type de carburant.:

Type de carburant	Ventes 2010		CE-mixte	CO ₂	Poids
	Unités	Part en % -	l/100 km	g/km	kg
Essence	195'022	69.7 %	6.80	159	1'351
Diesel	84'886	30.3 %	6.21	164	1'697
Moyenne	279'908	100.0 %	6.62	161	1'456

Tableau 4

Type de carburant 2010

La part des voitures de tourisme diesel est de 30.3 pour cent et a donc augmenté d'un pour cent par rapport à l'année précédente.

La consommation normalisée et spécifique de carburant des véhicules diesel est de 6.21 l/100 km. Elle est donc de 0.59 litre (8.7 pour cent) inférieure à celle des véhicules à essence et cela bien que le poids à vide des véhicules diesel soit supérieur de 346 kg. Au niveau des émissions de CO₂ (essence 159 g/km ;

diesel 164 g/km), les véhicules à essence sont toujours nettement moins polluants que les véhicules diesel. Cela s'explique sans doute par le fait que le public a acheté de manière générale plus de véhicules compacts qui sont le plus souvent des véhicules à essence. Remarque : dans le dépouillement, les véhicules hybrides, à gaz et à éthanol (E85) ont été considérés comme des véhicules à essence.

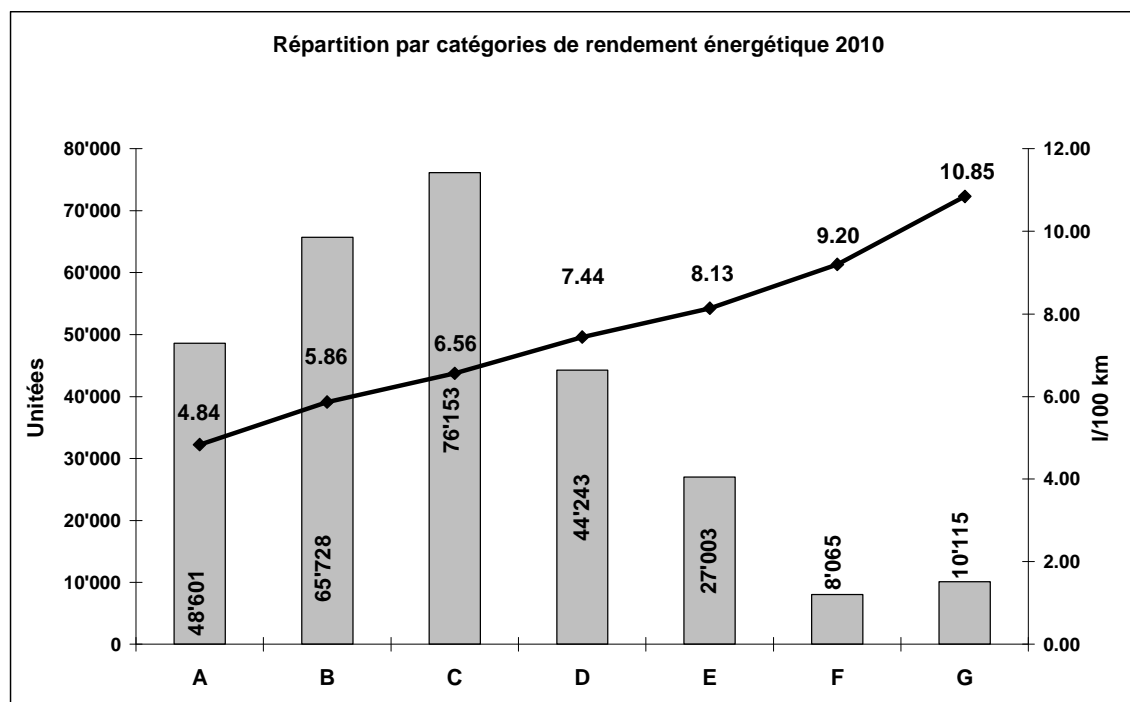
Depuis 2003, il est obligatoire de munir les voitures neuves exposées d'une étiquette Energie. Celle-ci a pour but de sensibiliser les acheteurs aux indications de la consommation et à l'efficacité énergétique. Depuis cette époque, les chiffres sont également dépouillés en fonction des catégories d'efficacité énergétique, ceux pour l'année 2002 ayant été calculés a posteriori.

Dépouillement par catégories d'efficacité énergétique (avec la formule applicable dès le 1.7.2010):

Catégorie	Ventes 2010		CE-mixte	CO ₂	Poids à vide
	Unités	Part en %	l/100 km	g/km	kg
A	48'601	17.4 %	4.84	121	1'322
B	65'728	23.5 %	5.86	143	1'383
C	76'153	27.2 %	6.56	160	1'450
D	44'243	15.8 %	7.44	180	1'558
E	27'003	9.6 %	8.13	192	1'533
F	8'065	2.9 %	9.20	217	1'732
G	10'115	3.6 %	10.85	256	1'756
Moyenne	279'908	100.0 %	6.62	161	1'456

Tableau 5

Catégories d'efficacité énergétique 2010



Graphique 4

Répartition par catégories de efficacité énergétique 2010

Les résultats des différentes marques se trouvent à l'appendice 8.3. Ils y sont également comparés avec le résultat de l'année de base 1996, calculé sur la base de la norme 80/1268/CEE.

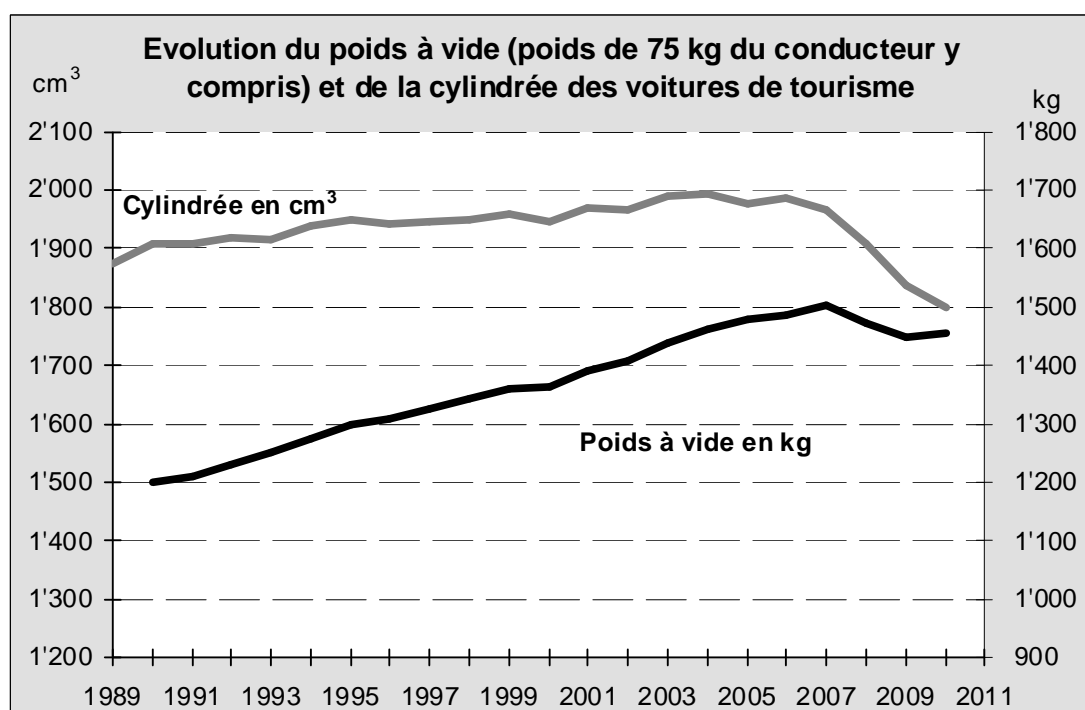
5. Précision

La valeur moyenne calculée de la consommation normalisée et spécifique des voitures de tourisme neuves de 6.62 l/100 km ainsi que les valeurs de cylindrée et de poids à vide sont uniquement entachées d'éventuelles sources d'erreurs au niveau de la source de données (saisie des données). Mais au moyen d'une plausibilisation, on les a éliminées en grande partie si bien que les défauts de recensements ne pourraient exercer un impact qu'à partir de la quatrième décimale en ce qui concerne la valeur de consommation et à partir de la première décimale en ce qui concerne la cylindrée et le poids.

6. Evolution chronologique, évaluation

6.1 Evolution depuis 1989

Le poids à vide moyen peut être comparé avec les résultats des enquêtes qu'auto-suisse a effectuées depuis 1990.

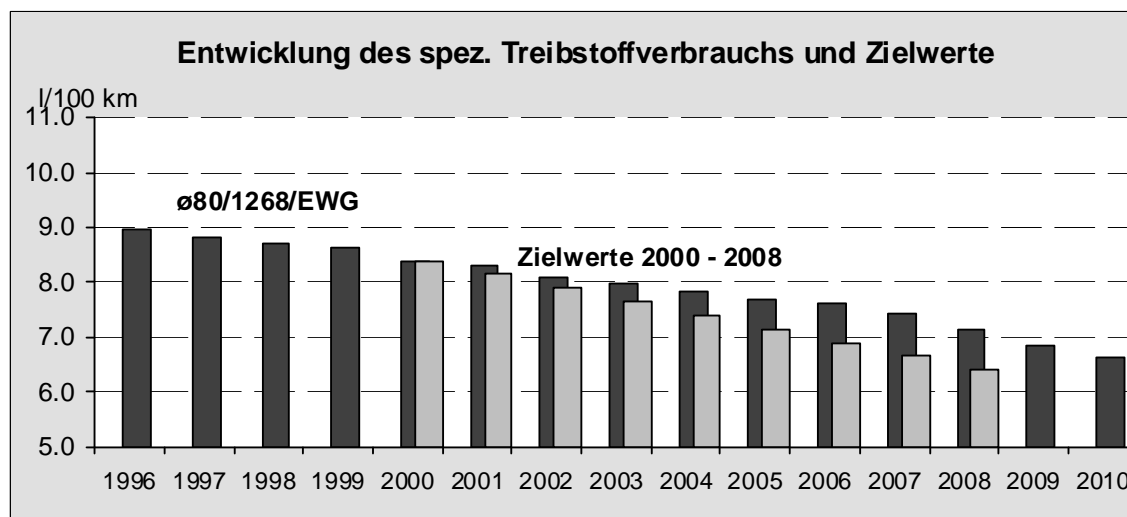


Graphique 5 Valeurs moyennes du poids à vide et de cylindrée depuis 1989/90

Depuis le début de l'observation, le poids à vide avait toujours plus ou moins constamment augmenté (cf. graphique 7). Cela peut s'expliquer par la forte augmentation des équipements de sécurité comme l'ABS, les airbags frontaux et latéraux, le système de régulation de la dynamique de conduite (ESP), les tendeurs de ceintures, la protection contre l'impact latéral, les dispositifs pour la protection des piétons, etc., qui sont requis dans les nouveaux véhicules pour satisfaire aux standards de sécurité européens. Mais les prescriptions sur les gaz d'échappement constamment plus rigoureuses exercent également une influence sur le poids des véhicules. La tendance à des véhicules plus grands et à des équipements de confort plus étendus (p.ex. climatisations, systèmes de navigation, etc.), qui sont souhaités par les acheteurs de véhicules, y a aussi contribué. Mais les équipements de confort apportent aussi une contribution positive à la sécurité en aidant à maintenir la vigilance du conducteur. Comme les moteurs diesel sont normalement plus lourds que les moteurs à essence, la part croissante des véhicules diesel a également contribué à l'augmentation du poids.

En 2008, le poids à vide a baissé pour la première fois depuis 1996 et cela de pas moins de 29 kg. Cette tendance s'est confirmée en 2009 avec une nouvelle réduction de 25 kg. Mais cela ne s'expliquait qu'en partie par un poids plus léger des véhicules. Les transferts entre les segments y ont sans doute également contribué. En 2010, le poids à vide a de nouveau augmenté, mais seulement de 8 kg.

Par rapport à l'année précédente, la cylindrée a encore une fois baissé de 36 cm³ pour tomber à 1800 cm³. Cela s'explique sans doute d'une part par un transfert au niveau des segments et de l'autre, le downsizing (moteurs plus petits avec turboalimentation) porte également ses fruits.



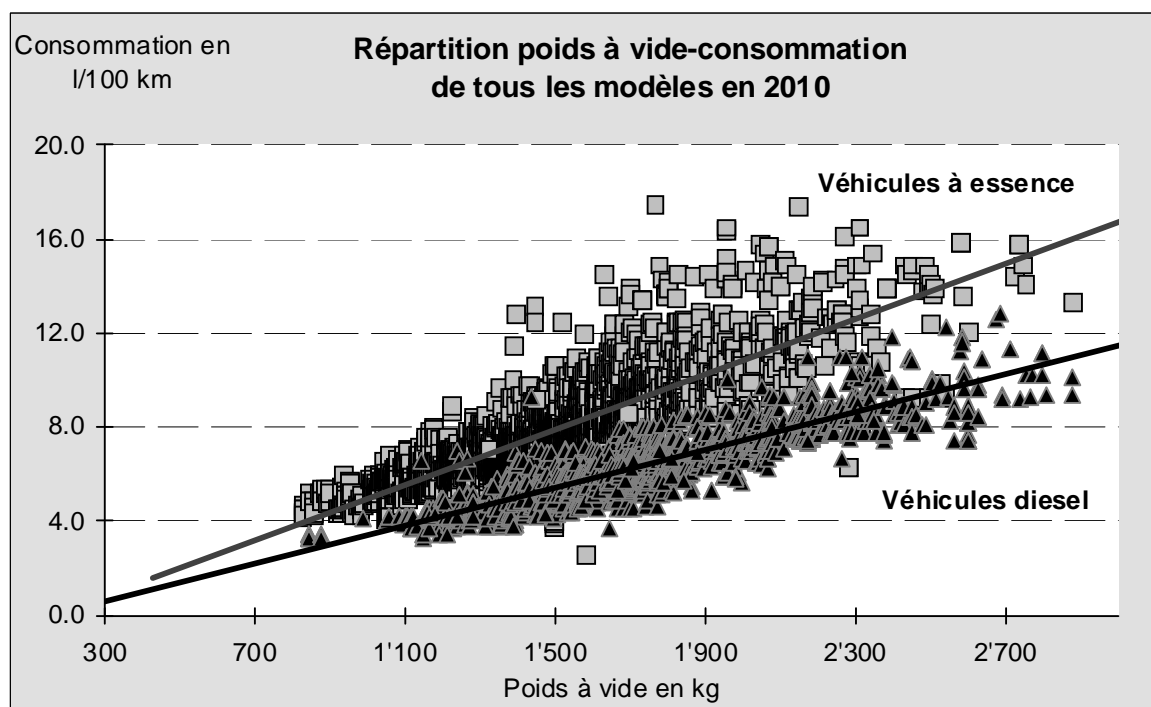
Graphique 6

Consommation spécifique de carburant depuis 1996

Bien que des données des années précédentes soient disponibles, on ne peut pas directement comparer la consommation spécifique avec celle des années avant 1996 en raison de la nouvelle méthode de mesure de la CE. C'est pourquoi c'est la valeur pour l'année 1996 enregistrée selon la nouvelle méthode de mesure qui sert de base à l'évaluation.

On constate ainsi pour 2010 une baisse de la consommation de 26.0 pour cent par rapport à l'année de base 1996, respectivement de 3.5 pour cent par rapport à l'année précédente (cf. graphique 6).

La répartition dans le diagramme poids à vide - consommation (graphique 7) montre clairement comment la consommation augmente avec le poids à vide.



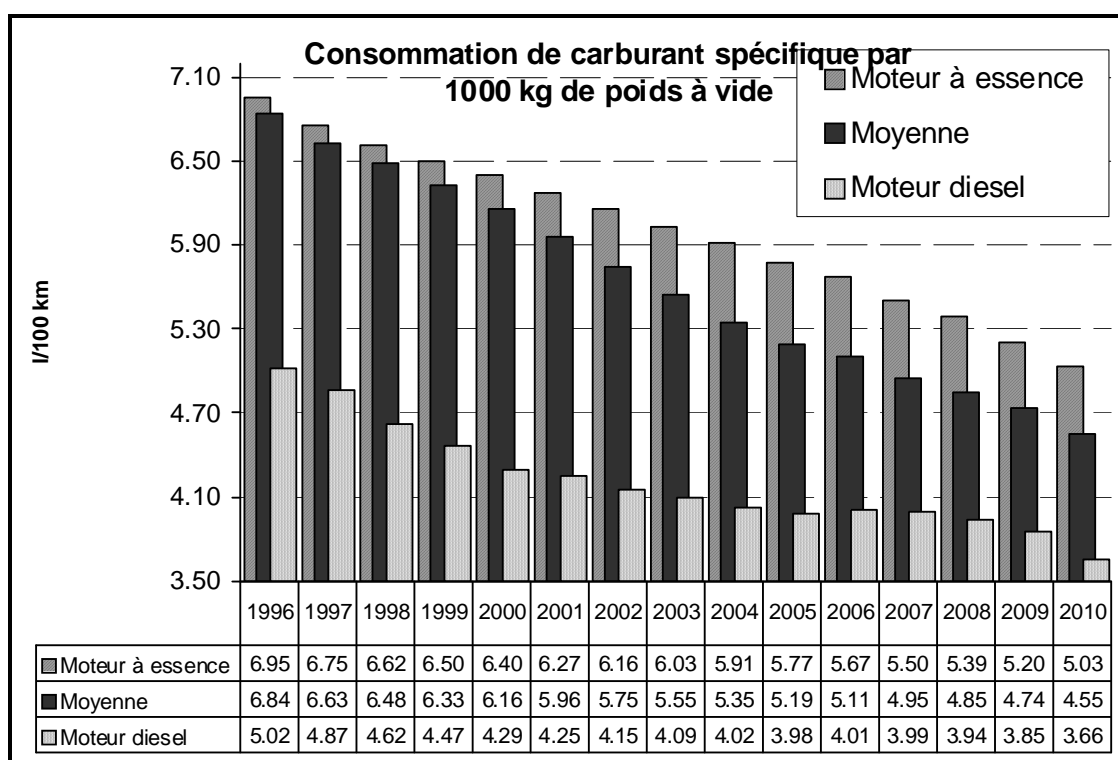
Graphique 7

Répartition Poids à vide-consommation 2010

6.2 Évaluation

La réduction de 3.49 pour cent (0,24 litre) de la consommation normalisée de carburant de 6.86 l/100 km à 6.62 l/100 km est plus faible que l'année précédente.

Les valeurs de consommation par 1'000 kg de poids à vide montrent que la technique progresse constamment (graphique 8). Il est intéressant de constater que chez les véhicules diesel, la consommation par 1'000 kg de poids à vide est restée quasiment inchangée depuis 2003 et cela jusqu'à 2008 (de 4.09 à 3,94 l/100 km). Ce n'est qu'en 2009 qu'on a relevé une baisse sensible à 3.85 l/100 km. En revanche, on a assisté dans la même période à une augmentation importante de l'efficacité énergétique des véhicules à essence dont la valeur est tombée de 6.03 à 5.03 l/100 km.



Graphique 8 Consommation spécifique par 1'000 kg de poids à vide depuis 1996

L'exemple suivant montre à quel point l'augmentation du poids accumulée dans les années précédentes a exercé un impact sur la consommation : en 1996, le poids à vide était de 1'309 kg, la consommation moyenne était de 8.95 l/100 km. Si le poids était resté constant, cela représentait pour 2010 avec la valeur de 4.55 l/100 km du graphique ci-dessus une consommation totale moyenne de 5.96 l/100 km au lieu de la valeur effectivement recensée de 6.62 l/100 km.

7. Conclusions

7.1 Comparaisons avec l'étranger

En procédant à des comparaisons éventuelles des résultats de ce rapport avec les pays environnants, il faut prendre en considération le fait que la consommation y est recensée en partie sans les véhicules tout-terrain et que la part des véhicules diesel y est en règle générale nettement plus élevée. Une comparaison de ces enquêtes n'est donc possible qu'avec des réserves.

7.2 Remerciements

auto-suisse souhaite remercier ici 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 Tentative de dépouillement sur la base des données MOFIS

Pendant la session du printemps 2011, le Parlement a décidé d'adopter la limite de CO₂ de 130 g/km pour les voitures de tourisme neuves qui était en discussion depuis un certain temps déjà et qui devra être atteint dès 2012, respectivement dès 2015. Dans cette perspective, tant l'administration fédérale qu'auto-suisse ont réfléchi à la manière de recenser les émissions moyennes de CO₂ ainsi que les autres critères analysés dans le présent rapport sur la base de la banque de données officielle de la Confédération MOFIS.

En principe, on trouve sur MOFIS toutes les données déterminantes, en partie grâce à sa liaison avec la banque de données des réceptions du type TARGA. Mais il subsiste un problème. Sur les réceptions par type suisses (RT), on peut inscrire jusqu'à 4 variantes de boîtes différentes. Sur la RT, on peut par exemple indiquer une boîte mécanique à 5 vitesses (m5), une boîte mécanique à 6 vitesses (m6) et une boîte à 7 vitesses avec mode automatique (m7a). En complément, on pourrait même indiquer encore une boîte automatique à 6 rapports (a6) ou une boîte à réglage continu (s). MOFIS ne connaît en revanche que les types de boîtes mécaniques, automatique et à réglage continu (M, A, S). Sur la base des données MOFIS, il est donc impossible de savoir si le fabricant a doté le véhicule de l'exemple susmentionné d'une boîte m5, m6 ou m7a. Cela est important parce que les valeurs de consommation et les émissions de CO₂ varient normalement entre ces variantes de boîtes. Pour pouvoir procéder à un dépouillement précis, il faut par conséquent adapter MOFIS de manière à pouvoir saisir ces variantes.

En dépit de cette constatation, nous avons effectué pour 2010 pour la première fois un dépouillement correspondant. Pour cela, nous avons attribué aux voitures de tourisme immatriculées pour la première fois en 2010 sur MOFIS les émissions CO₂, la consommation et le poids à vide à l'aide des numéros des RT. Dans ce sondage, les véhicules avec une attribution de boîte floue apparaissent deux, voire même trois fois. On a ensuite formé manuellement deux cas. Dans le premier cas (best case), on a effacé les véhicules avec la consommation, respectivement les émissions de CO₂, les plus élevées, dans le deuxième cas (worst case), on a effacé les véhicules avec la consommation, respectivement les émissions de CO₂, les plus faibles.

Le résultat est réjouissant : en ne prenant en considération que les véhicules importés par les membres d'auto-suisse, on obtient le résultat suivant :

- 279'367 véhicules, soit 541 moins qu'annoncé
- CO₂ worst case = 161.70 g/km
- CO₂ best case = 160.75 g/km

Si on prend la moyenne des deux valeurs de CO₂, le résultat arrondi est identique à celui des annonces des importateurs. Avec 1'467 kg, le poids à vide est supérieur de 11 kg à celui des annonces. Cela s'explique sans doute par le fait que sur la liste des émissions TARGA, on indique toujours sur la RT le poids à vide le plus élevé possible alors que les importateurs annoncent en partie le poids effectif.

Conclusion : un dépouillement sur la base de MOFIS est possible. Mais l'attribution des boîtes doit en tous les cas être adaptée. De plus. Nous avons constaté que dans les données MOFIS, il existe plusieurs véhicules dont la boîte n'a pas été indiquée.

7.4 Activités d'auto-suisse

La mise en place d'incitations à acheter des voitures économiques est un vrai défi. C'est pourquoi auto-suisse a pris des mesures qui sont censées exercer un impact sur la consommation spécifique de carburant. L'information en constitue la majeure partie. auto-suisse pense qu'il est aussi possible d'encourager l'achat de véhicules à grande efficacité énergétique sans recourir à de nouvelles redevances et sans restrictions.

auto-suisse a créé en complément une plate-forme d'information roulerintelligent (www.cleverunterwegs.ch). Sur cette plate-forme, différentes mesures pour encourager les véhicules à grande efficacité énergétique ont été mises en œuvre.

Depuis 2008, nous avons mis en place sur cette page un instrument qui permet de calculer les émissions de CO₂ des combinaisons de véhicules et de carburant les plus diverses.

Sur le plan technique, les véhicules diesel sont de nos jours devenus « politiquement corrects ». C'est un moyen efficace pour baisser la consommation. Les importateurs cherchent à sensibiliser la presse spécialisée aux modèles de véhicules économes en engageant de manière accrue des véhicules de presse et de démonstration correspondants.

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

Les importateurs se chargent de la distribution à leurs agents de marque du catalogue de consommation publié par le TCS et EnergieSuisse.

auto-suisse a imposé la déclaration de la consommation (l/100 km et CO₂) sur tous les prix courants et sur les véhicules exposés.

auto-suisse continue à être favorable à la déclaration de marchandise introduite en début 2003 avec l'étiquetteEnergie.

Les valeurs de consommation de carburant en l/100 km et les émissions de CO₂ en g/km ainsi que la catégorie d'efficacité énergétique A-G de tous les modèles commercialisés par les importateurs peuvent être consultées sur Internet sous l'adresse www.auto-suisse.ch.

8. Avenant

8.1 Abréviations

OFROU	Office fédéral des routes
OFE	Office fédéral de l'énergie
OENE	Ordonnance sur l'énergie
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 sur les exigences techniques requises pour les véhicules routiers
auto-suisse	Association des importateurs suisses d'automobiles

8.2 Entreprises membres d'auto-suisse

Seules les entreprises important des voitures de tourisme sont indiquées.

Importateur	NPA, lieu	Marques
AMAG Automobil- & Motoren AG	5116 Schinznach-Bad	Audi, 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
FIAT Group Automobiles (Switz.) SA	8952 Schlieren	Fiat, Lancia, Alfa-Romeo, Chrysler, Dodge, Jeep
FORD Motor Company (Switz.) SA	8304 Wallisellen	Ford
GENERAL MOTORS Suisse SA	8152 Glattbrugg	Opel
HONDA Automobiles (Suisse) SA	1242 Satigny-Genève	Honda
HYUNDAI Suisse AG	8305 Dietlikon	Hyundai
JAGUAR Land Rover Schweiz AG	5745 Safenwil	Jaguar, 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	1213 Petit Lancy	Mazda
Mercedes-Benz Schweiz AG	8952 Schlieren	Mercedes, Smart, Maybach
MM Automobile Schweiz AG	4624 Härkingen	Mitsubishi
Nissan Center Europe GmbH	8902 Urdorf	Nissan
PEUGEOT (Suisse) SA	3302 Moosseedorf	Peugeot
PORSCHE Schweiz AG	6300 Zug	Porsche
RENAULT Suisse SA	8902 Urdorf	Renault, Dacia
SAAB Automobile AB	8152 Glattbrugg	Saab
SUBARU Schweiz AG	5745 Safenwil	Subaru
SUZUKI Automobile AG	5745 Safenwil	Suzuki
TOYOTA AG	5745 Safenwil	Toyota, Lexus
VOLVO Automobile (Schweiz) AG	8152 Glattbrugg	Volvo

8.3 Résultats 2010

Catégories de poids :

Catégorie de cylindrée cm ³	Vente 2010		Global l/100 km	CO ₂ g/km	Poids à vide kg
	Unités	Part en %			
bis 999	11'908	4.3 %	4.72	110	1'064
1'000 - 1'099	23'934	8.6 %	5.61	133	1'316
1'100 - 1'199	28'699	10.3 %	5.71	135	1'342
1'200 - 1'299	30'420	10.9 %	6.00	142	1'445
1'300 - 1'399	34'199	12.2 %	6.37	151	1'612
1'400 - 1'499	29'333	10.5 %	6.59	158	1'795
1'500 - 1'599	32'773	11.7 %	7.01	170	1'896
1'600 - 1'699	39'276	14.0 %	7.12	175	2'022
1'700 - 1'799	14'993	5.4 %	7.32	184	2'313
1'800 et plus	34'373	12.3 %	8.33	212	2'713
Moyenne	279'908	100.0 %	6.62	161	1'800

Catégories de cylindrée :

Catégorie de cylindrée cm ³	Vente 2010		Global l/100 km	CO ₂ g/km	Poids à vide kg
	Unités	Part en %			
bis 999	9'288	3.3 %	4.57	108	923
1'000 - 1'399	66'544	23.8 %	5.71	135	1'171
1'400 - 1'799	85'744	30.6 %	6.30	150	1'381
1'800 - 1'999	59'778	21.4 %	7.01	174	1'630
2'000 - 2'499	32'456	11.6 %	7.24	182	1'677
2'500 - 2'999	17'574	6.3 %	8.40	210	1'911
3'000 - 4'499	6'623	2.4 %	9.70	233	1'998
4'500 et plus	1'901	0.7 %	13.25	312	2'117
Moyenne	279'908	100.0 %	6.62	161	1'456

Type de carburant :

Type de carburant	Vente 2010		Global l/100 km	CO ₂ g/km	Poids à vide kg	Cylindrée cm ³
	Unités	Part en %				
Essence	195'022	69.7 %	6.80	159	1'351	1'688
Diesel	84'886	30.3 %	6.21	164	1'697	2'058
Moyenne	279'908	100.0 %	6.62	161	1'456	1'800

Catégories de consommation de carburant :

Calculées sur la base de la formule en vigueur depuis le 1.7.2010

Catégorie de efficacité éner gétique	Vente 2010		Globale l/100 km	CO ₂ g/km	Poids à vide kg	Cylindrée cm ³
	unités	Part en %				
A	48'601	17.4 %	4.84	121	1'322	1'506
B	65'728	23.5 %	5.86	143	1'383	1'616
C	76'153	27.2 %	6.56	160	1'450	1'739
D	44'243	15.8 %	7.44	180	1'558	1'912
E	27'003	9.6 %	8.13	192	1'533	2'000
F	8'065	2.9 %	9.20	217	1'732	2'541
G	10'115	3.6 %	10.85	256	1'756	3'260
Moyenne	279'908	100.0 %	6.62	161	1'456	1'800

Calculé sur la base de la formule en vigueur jusqu'au 30.6.2010

Catégorie de efficacité éner gétique	Vente 2010		Globale l/100 km	CO ₂ g/km	Poids à vide kg	Cylindrée cm ³
	unités	Part en %				
A	90'490	32.3 %	5.20	129	1'331	1'532
B	85'435	30.5 %	6.40	155	1'432	1'698
C	51'646	18.5 %	7.28	177	1'559	1'915
D	32'619	11.7 %	8.06	191	1'544	1'988
E	9'579	3.4 %	9.00	213	1'671	2'433
F	4'621	1.7 %	9.94	232	1'686	2'819
G	5'518	2.0 %	11.60	274	1'818	3'629
Moyenne	279'908	100.0 %	6.62	161	1'456	1'800

Résultats par marque

Marque	Ventes 2010 Unités	Émission s de CO ₂ en g/km	Poids à vide kg	Consommati on normalisée Valeur globale l/100 km	Augmentation/diminution	
					1996 %	2009 %
Alfa Romeo	3'787	150	1'368	6.57	-31.11 %	-1.93 %
Audi	14'283	175	1'678	7.21	-23.10 %	-4.96 %
BMW	16'005	172	1'684	6.89	-28.56 %	-4.51 %
BMW - Alpina	18	272	2'166	11.76	-7.51 %	+19.14 %
Chevrolet	2'705	153	1'355	5.96	-35.74 %	-9.78 %
Chrysler/Jeep/Dodge	1'610	217	1'906	8.59	-28.77 %	-1.44 %
Citroën	13'412	149	1'415	6.10	-30.52 %	-4.37 %
Daihatsu	2'028	156	1'138	6.64	-17.25 %	+1.37 %
Fiat	10'895	137	1'161	5.73	-27.04 %	-2.74 %
Ford	15'130	157	1'323	6.45	-29.55 %	-3.65 %
Honda	7'091	147	1'328	6.18	-26.47 %	-0.79 %
Hyundai	4'978	163	1'518	6.61	-22.31 %	+6.67 %
Jaguar/Daimler	594	217	1'887	8.77	-33.75 %	-2.92 %
Kia	3'092	155	1'436	6.36	-35.40 %	-0.84 %
Lancia	981	150	1'413	6.25	-27.40 %	-3.97 %
Land Rover	1'385	268	2'533	10.40	-34.84 %	+0.07 %
Lexus	872	161	2'199	6.88	-45.20 %	-7.09 %
Maserati	191	361	2'019	15.51		-0.36 %
Mazda	7'729	163	1'377	6.80	-21.00 %	+0.78 %
Mercedes	11'961	194	1'710	7.87	-24.81 %	-3.39 %
MINI	3'767	138	1'235	5.86		-1.81 %
Mitsubishi	4'351	166	1'485	6.64	-21.35 %	-7.14 %
Nissan	7'647	171	1'4327	7.09	-13.37 %	-4.06 %
Opel	16'681	162	1'466	6.73	-22.66 %	-6.00 %
Peugeot	14'850	152	1'472	6.29	-25.59 %	-1.62 %
Porsche	1'530	269	1'970	11.26	-11.05 %	+1.94 %
Renault/Dacia	21'372	157	1'388	6.54	-23.82 %	-4.66 %
Saab	624	209	1'818	8.74	-17.91 %	-3.31 %
Seat	7'381	149	1'332	6.21	-17.05 %	-5.52 %
Skoda	14'080	153	1'415	6.26	-11.53 %	-5.08 %
Smart	2'222	106	839	4.56		+0.37 %
Subaru	8'271	187	1'528	7.81	-18.12 %	+2.13 %
Suzuki	6'950	154	1'210	6.55	-13.85 %	+1.15 %
Toyota	13'152	132	1'365	5.55	-36.83 %	-1.99 %
Volvo	6'792	184	1'671	7.28	-27.75 %	-2.85 %
VW	31'541	155	1'456	6.41	-23.41 %	-6.28 %
Somme	279'909					
Moyenne toutes les marques		161	1'456	6.62	-26.02 %	-3.49 %

8.4 Evolution chronologique

Evolution par catégories de poids :

Catégorie de poids kg	Année	Vente Part en %	Consommation globale l/100 km	Poids à vide kg	Cylindrée cm ³
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
	2008	4.3 %	4.81	914	1'045
2009	5.3 %	4.72	917	1'054	
2010	4.3 %	4.72	921	1'064	
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
	2008	6.9 %	5.91	1'048	1'322
2009	8.5 %	5.77	1'054	1'339	
2010	8.6 %	5.61	1'058	1'316	
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
	2008	10.5 %	6.25	1'144	1'388
2009	9.4 %	5.89	1'143	1'361	
2010	10.3 %	5.71	1'143	1'342	

Catégorie de poids kg	Année	Vente part en %	Consommation globale l/100 km	Poids à vide kg	Cylindrée cm ³
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
	2008	9.2 %	6.52	1'253	1'541
2009	10.7 %	6.27	1'253	1'477	
2010	10.9 %	6.00	1'250	1'445	
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
	2008	12.1 %	6.65	1'355	1'655
2009	13.1 %	6.48	1'359	1'640	
2010	12.2 %	6.37	1'362	1'612	
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
	2008	10.6 %	6.77	1'448	1'878
2009	10.0 %	6.70	1'453	1'873	
2010	10.5 %	6.59	1'457	1'795	

Catégorie de poids	Année	Vente	Consommation globale	Poids à vide	Cylindrée
kg		part en %	l/100 km	kg	cm ³
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
	2008	33.1 %	7.64	1'621	2'140
	2009	30.6 %	7.49	1'618	2'089
2010	31.1 %	7.11	1'624	2'025	
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
	2008	13.4 %	9.13	2'040	2'820
	2009	12.5 %	8.71	2'005	2'720
2009	12.3 %	8.33	2'031	2'713	
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
	2008	100 %	7.14	1'473	1'908
	2009	100 %	6.86	1'448	1'836
2010	100 %	6.62	1'456	1'800	

Evolution par catégories de cylindrée:

Catégorie de cylindrée cm ³	Année	Ventes Part en %	Consommation globale l/100 km	Poids à vide kg	Cylindrée cm ³
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
	2008	3.5 %	4.69	907	992
	2009	4.2 %	4.62	914	993
2010	3.3 %	4.57	923	993	
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
	2008	17.2 %	5.94	1'132	1'304
	2009	20.6 %	5.78	1'147	1'303
2009	23.8 %	5.71	1'171	1'295	
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
	2008	26.3 %	6.74	1'337	1'579
	2009	27.7 %	6.51	1'346	1'570
2010	30.6 %	6.30	1'381	1'581	

Catégorie de cylindrée cm ³	Année	Ventes Part en %	Consommation globale l/100 km	Poids à vide kg	Cylindrée cm ³
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
	2008	23.9 %	7.11	1'573	1'956
	2009	21.5 %	7.13	1'584	1'956
2010	21.4 %	7.01	1'630	1'972	
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
	2008	16.0 %	7.61	1'673	2'147
	2009	15.1 %	7.43	1'667	2'131
2010	11.6 %	7.24	1'677	2'159	
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
	2008	7.3 %	8.80	1'885	2'866
	2009	6.4 %	8.81	1'865	2'872
2010	6.3 %	8.40	1'911	2'924	

Catégorie de cylindrée cm ³	Année	Ventes Part en %	Consommation globale l/100 km	Poids à vide kg	Cylindrée cm ³
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
	2008	4.9 %	10.27	1'947	3'435
	2009	4.0 %	9.46	1'934	3'376
2010	2.4 %	9.70	1'998	3'590	
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
	2008	0.9 %	13.65	2'131	5'281
	2009	0.6 %	13.28	2'083	5'180
2010	0.7 %	13.25	2'117	5'150	
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
	2008	100 %	7.14	1'473	1'908
	2009	100 %	6.86	1'448	1'836
2010	100 %	6.62	1'456	1'800	

Evolution par type de carburant :

Type de carburant	Année	Ventes Part en %	Consommation globale l/100 km	Poids à vide kg	Cylindrée cm ³
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
	2008	67.0 %	7.38	1'368	1'810
2009	70.7 %	7.02	1'350	1'731	
2010	69.7 %	6.80	1'351	1'688	
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
	2008	33.0 %	6.65	1'687	2'107
2009	29.3 %	6.48	1'684	2'090	
2010	30.3 %	6.21	1'697	2'058	
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
	2008	100 %	7.14	1'473	1'908
2009	100 %	6.86	1'448	1'836	
2010	100 %	6.62	1'456	1'800	

Evolution par catégories de efficacité énergétique :

Catégorie de efficacité énergétique	Année	Ventes part en %	Consommation globale l/100 km	CO ₂ g/km	Poids à vide kg	Cylindrée cm ³
A	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
	2008 ancien	20.0 %	5.23	132	1'305	1'548
	2008	16.9 %	5.12	130	1'302	1'553
	2009	23.8 %	5.14	128	1'281	1'515
	2010 ancien	32.3 %	5.20	129	1'331	1'532
2010	17.4 %	4.84	121	1'322	1'506	
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
	2008 ancien	26.7 %	6.33	157	1'389	1'692
	2008	23.9 %	6.16	153	1'372	1'668
	2009	28.1 %	6.26	154	1'386	1'670
	2010 ancien	30.5 %	6.40	155	1'432	1'698
2010	23.5 %	5.86	143	1'383	1'616	
C	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
	2008 ancien	24.1 %	7.27	178	1'495	1'872
	2008	25.3 %	7.09	174	1'476	1'826
	2009	22.4 %	7.17	174	1'492	1'838
	2010 ancien	18.5 %	7.28	177	1'559	1'915
2010	27.2 %	6.56	160	1'450	1'739	

Catégorie de efficacité énergétique	Année	Ventes part en %	Consommation globale l/100 km	CO ₂ g/km	Poids à vide kg	Cylindrée cm ³
D	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
	2008 ancien	17.0 %	8.17	198	1'566	2'029
	2008	18.0 %	7.93	193	1'545	1'964
	2009	14.9 %	8.01	193	1'560	2'000
	2010 ancien	11.7 %	8.06	191	1'544	1'988
2010	15.8 %	7.44	180	1'558	1'912	
E	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
	2008 ancien	5.8 %	9.43	229	1'744	2'509
	2008	7.5 %	8.98	219	1'690	2'357
	2009	5.1 %	9.09	218	1'686	2'369
	2010 ancien	3.4 %	9.00	213	1'671	2'433
2010	9.6 %	8.13	192	1'533	2'000	
F	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
	2008 ancien	3.3 %	10.30	246	1'748	2'789
	2008	4.1 %	9.81	234	1'697	2'567
	2009	2.9 %	9.87	235	1'686	2'615
	2010 ancien	1.7 %	9.94	235	1'686	2'819
2010	2.9 %	9.20	217	1'732	2'541	

Catégorie de efficacité énergétique	Année	Ventes part en %	Consommation globale l/100 km	CO ₂ g/km	Poids à vide kg	Cylindrée cm ³
G	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
	2008 ancien	3.0 %	12.35	289	1'822	3'723
	2008	4.2 %	11.86	279	1'810	3'507
	2009	2.8 %	11.65	275	1'837	3'526
	2010 ancien	2.0 %	11.60	274	1'818	3'629
	2010	3.6 %	10.85	256	1'756	3'260

Pour les années 2004, 2006, 2008 et 2010 sous rapport, les catégories ont été calculées avec les anciennes valeurs limites qui étaient en vigueur jusqu'au 30.6. et en complément avec les nouvelles limites de catégories (dès le 1.7.). Dans le tableau ci-dessus figurent les valeurs calculées avec les anciennes limites de catégories ainsi que celles calculées avec les nouvelles limites de catégorie pour les années 2004, 2006, 2008 et 2010.