

17^{ème} rapport

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

2012

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, juin 2013

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 Véhicules non recensés	5
3. Contrôle des données / plausibilité	5
3.1 Plausibilité des données	5
3.2 Contrôles ponctuels des valeurs de consommation	5
3.3 Contrôle des chiffres de vente	6
4. Résultats	6
4.1 Répartition en catégories	6
4.2 Calculs	6
4.3 Résultats	7
5. Précision	11
6. Evolution chronologique, évaluation	11
6.1 Evolution depuis 1989	11
6.2 Évaluation	13
7. Conclusions	14
7.1 Comparaisons avec l'étranger	14
7.2 Remerciements	14
7.3 Activités d'auto-suisse	15
8. Avenant	16
8.1 Abréviations	16
8.2 Entreprises membres d'auto-suisse	17
8.3 Résultats 2012	18
8.4 Evolution chronologique	21

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 2012.

Les données de toutes les voitures de tourisme des importateurs liés à auto-suisse ont été filtrées des données brutes de MOFIS. Ainsi, un peu plus de 90 pourcents environ des voitures de tourisme immatriculées la première fois en 2012 ont pu être recensés.

Les valeurs et chiffres de vente ont été contrôlés par une plausibilité et des contrôles ponctuels. La qualité des données a été élevée. Au total, 294'673 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 2012 est de 6.21 litres aux 100 km (2011 : 6.39 l/100 km), soit une baisse de 2.8 pour cent par rapport à 2011.

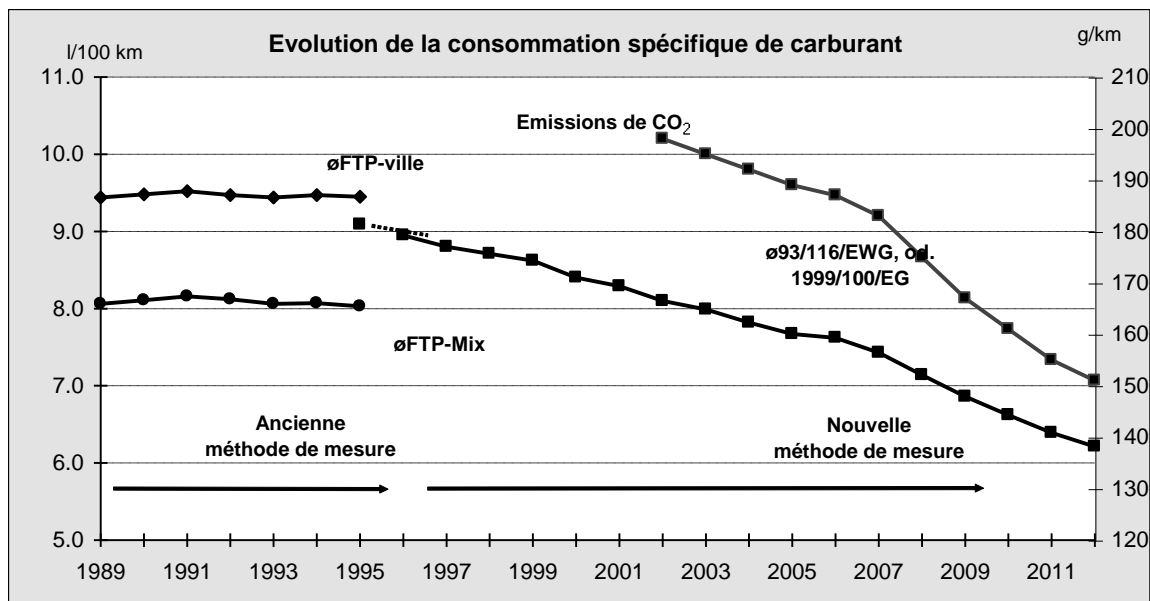
Les émissions de CO₂ se montent pour 2012 en moyenne à 151 g/km (2011 : 155 g/km), ce qui représente une baisse de 2.6 pour cent. Pour les véhicules à essence, la moyenne est tombée de 153 à 149 g/km, soit une baisse de 2.6 %. Pour les véhicules diesel, la moyenne est passée de 158 à 153 g/km, soit une baisse de 3.2 % et est donc maintenant supérieure de 2.6 % 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 2012 et cela de 27 kg ou de 1.8 pour cent pour passer à 1510 kg (2011 : 1483 kg).

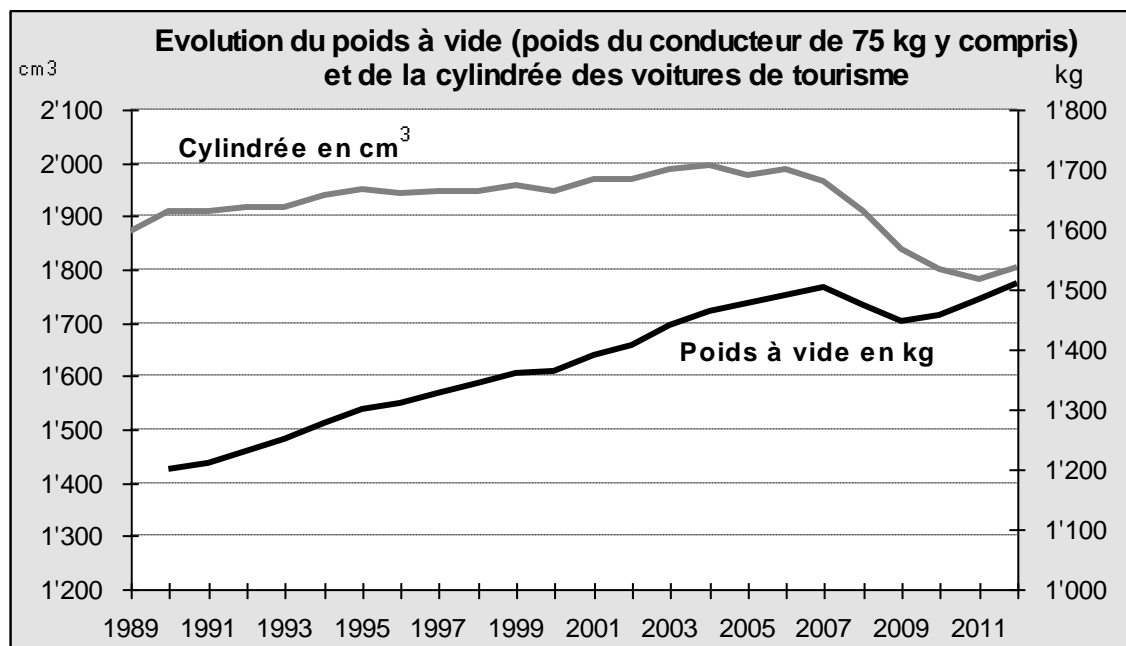
Alors que la consommation de carburant d'une voiture de tourisme de 1'000 kg était en 1996 encore 6.84 l/100 km, un véhicule de même poids ne consomme à l'heure actuelle plus que 4.11 l/100 km.

La part des véhicules diesel a de nouveau augmenté pour passer maintenant à 37.1 pour cent. Avec 5.83 l/100 km, la consommation normale spécifique de carburant de ces véhicules est de 0.6 litres (9.3 pourcents) inférieure à celle des véhicules à essence et cela en dépit d'un poids à vide moyen des véhicules diesel qui est 355 kg plus élevé.

Une cylindrée moyenne de 1'805 cm³ a été relevée pour 2012, soit une augmentation de 25 cm³ par rapport à la valeur de l'année précédente. La cylindrée moyenne des moteurs à essence est de 1'655 cm³, celle des moteurs diesel de 2'059 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

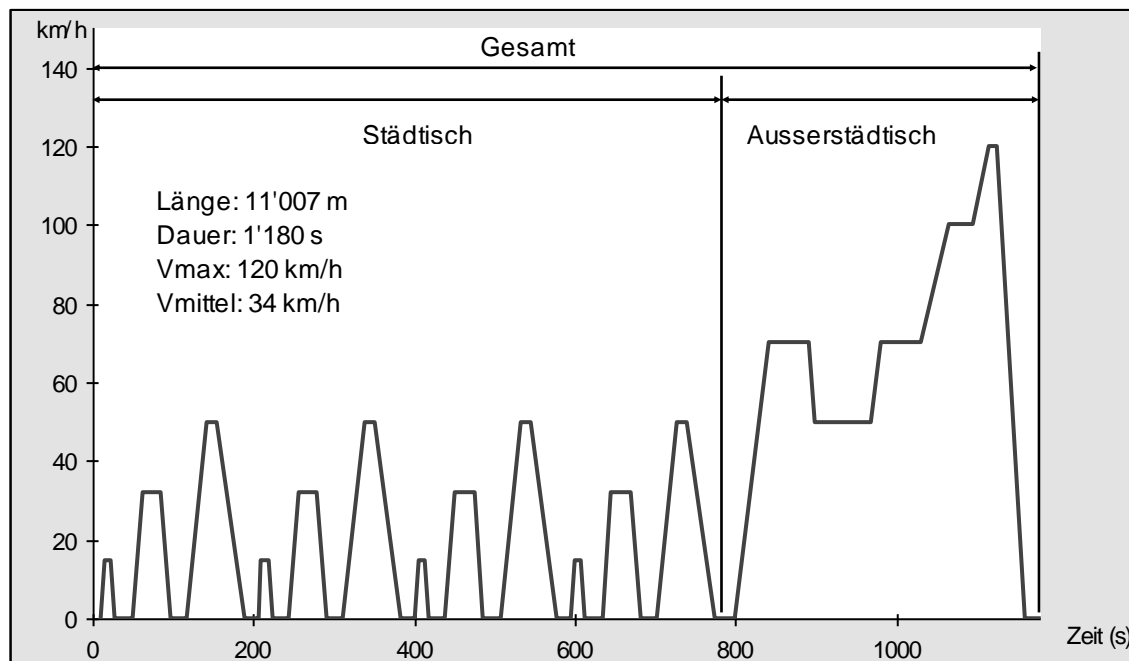
L'accord du 19.2.2002 entre le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) et auto-suisse sur la **réduction de la consommation de carburant spécifique des voitures de tourisme neuves selon l'art. 8 al. 2 de la Loi sur l'énergie** est arrivé à échéance 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, ainsi que 2011 et 2012.

En complément au recensement des valeurs moyennes de consommation, de cylindrée, de poids à vide et d'émissions de CO₂, il faut procéder au dépouillement des consommations spécifiques par catégorie de poids à vide et par cylindrée.

Avec l'introduction de l'étiquette-énergie 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, la formule de calcul a été entièrement révisée. Les seuils de catégories ont été renforcés à tour de rôle le 1.7.2008 et le 1.7.2010. Au 1.8.2011, l'étiquette-énergie complètement remaniée est entrée en vigueur.

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 3). 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 2012: 159 g/km) sur l'étiquetteEnergie ainsi que sur les prix courants et fiches de données techniques.



Graphique 3

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 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 2012, les voitures de tourisme des 40 marques d'automobiles qui sont membres d'auto-suisse et qui importent des voitures de tourisme (cf. appendice 8.2) ont été filtrées des données brutes du registre automatisé des véhicules et des détenteurs de véhicules (MOFIS) achetées auprès de l'OFROU. Depuis l'introduction de la désignation de la boîte de vitesses à 4 chiffres dans MOFIS, il est possible d'associer ces données avec les données des réceptions par type de véhicule et d'affecter aux véhicules le poids à vide, la consommation et les émissions de CO₂. Avec cela, les données pour la consommation et les émissions de CO₂ sont identiques avec les évaluations précédentes, comme elles provenaient déjà à cette époque de la réception par type de véhicule. Il existe des différences pour le poids à vide. Ici, maintenant la valeur maximale de la réception par type de véhicule est reprise. Ici, pour les évaluations précédentes, les valeurs partiellement un peu plus basses de MOFIS ont été utilisées. Comme prévu, une évaluation comparative avec les données de 2010 n'a donné aucune différence pour la consommation et les émissions de CO₂, le poids à vide se situe 11 kg plus haut avec la nouvelle méthode.

2.2 Données saisies

Les données ci-après ont été saisies et évaluées :

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

2.3 Véhicules non recensés

Ne sont pas saisis les véhicules immatriculés via des importations directes et parallèles, ainsi que d'autres marques lancées sur le marché suisse par d'autres importateurs (p.ex. Cadillac, Ferrari, Lamborghini, Lotus etc.) ainsi que des véhicules avec première immatriculation à l'étranger (code d'utilisation A).

Annotation : pour pouvoir estimer l'influence de ces véhicules approximativement, les valeurs moyennes de la consommation, des émissions de CO₂ et du poids à vide ont également été calculés pour tous les véhicules dont la consommation et les émissions sont affectables. Les résultats sont énumérés dans le chapitre 4.

3. Contrôle des données / plausibilité

3.1 Plausibilité des données

La banque de données a été soumise à une plausibilité 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 www.auto-suisse.ch, auto-suisse a publié les consommations normalisées de carburant et les 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 2012 (auto-suisse)	Nouvelles immatriculations 2012 (OFROU/auto-suisse, 4.01.2013)	Différence
294'673	328'139	33'466

Tableau 1

Chiffres de vente et d'immatriculation 2012

La différence indiquée dans le tableau 1 correspond avec une précision appropriée aux importations directes et parallèles (selon le dépouillement d'auto-suisse 31'999 voitures de tourisme) et à la part de marques qui ne sont pas affiliées à auto-suisse. Des différences par rapport aux chiffres publiés par l'Office fédéral de la statistique s'expliquent comme suit : contrairement à auto-suisse, l'OFS n'inclut pas la Principauté du Liechtenstein. En revanche, depuis peu, les véhicules avec code d'utilisation A (= première immatriculation à l'étranger) sont pris en compte. Selon l'évaluation d'auto-suisse, cela représente 7'988 véhicules. En outre, l'OFS a encore saisi des traînants au début de l'année.

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 2012 figurent dans les tableaux 2 à 5.

Dépouillement par catégories de poids:

Catégorie de poids kg	Ventes 2012		CE-mixte l/100 km	CO ₂ g/km	Poids kg
	Unités	Part en %			
Jusqu'à 999	11'352	3.9 %	4.52	105	927
1'000 - 1'099	16'796	5.7 %	5.27	122	1'058
1'100 - 1'199	25'536	8.7 %	5.36	125	1'144
1'200 - 1'299	27'703	9.4 %	5.69	133	1'255
1'300 - 1'399	34'038	11.6 %	5.86	138	1'358
1'400 - 1'499	28'534	9.7 %	6.13	148	1'451
1'500 - 1'599	35'043	11.9 %	6.33	154	1'543
1'600 - 1'699	45'219	15.3 %	6.57	161	1'645
1'700 - 1'799	19'392	6.6 %	6.57	166	1'745
1'800 et plus	51'060	17.3 %	7.34	186	2'013
Moyenne	294'673	100.0 %	6.21	151	1'510

Tableau 2

Catégories de poids 2012

Le poids à vide moyen de tous les véhicules est donc de 1'510 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 de 27 kg par rapport aux 1'483 kg de l'année passée.

Dépouillement par catégories de cylindrée :

Catégorie de cylindrée cm ³	Ventes 2012		CE- Mixte l/100 km	CO ₂ g/km	Cylindrée cm ³
	Unités	Part en % -			
bis 999	13'770	4.7 %	4.27	99	929
1'000 - 1'399	79'340	26.9 %	5.66	132	1'304
1'400 - 1'799	70'882	24.1 %	5.91	142	1'622
1'800 - 1'999	83'083	28.2 %	6.48	162	1'984
2'000 - 2'499	20'986	7.1 %	6.96	179	2'258
2'500 - 2'999	18'648	6.3 %	7.44	189	2'966
3'000 - 4'499	5'706	1.9 %	9.23	218	3'726
4'500 et plus	2'258	0.8 %	11.82	276	5'250
Moyenne	294'673	100.0 %	6.21	151	1'805

Tableau 3

Catégories de cylindrée 2012

La cylindrée moyenne de tous les véhicules est de 1'805 cm³ (contre 1'780 cm³ en 2011).

La consommation spécifique de toutes les voitures de tourisme est tombée de 6.39 à 6.21 l/100 km, soit une réduction de 2.8 %.

Les émissions moyennes de CO₂ de toutes les voitures de tourisme sont de 151 g/km (2010 : 155 g/km), soit une baisse de 2.6 %. Pour les VT à essence, la moyenne se situe à 149, pour les VT diesel à 153 g/km.

Dépouillement par type de carburant:

Type de carburant	Ventes 2012		CE-mixte l/100 km	CO ₂ g/km	Cylindrée cm ³	Poids kg
	Unités	Part en %				
Essence	185'375	62.9 %	6.43	149	1'655	1'378
Diesel	109'298	37.1 %	5.83	153	2'059	1'733
Moyenne	294'673	100.0 %	6.21	151	1'805	1'510

Tableau 4

Type de carburant 2012

Comme mentionné sous le point 2.3, à des fins de comparaisons, les valeurs moyennes de consommation, des émissions de CO₂ et du poids à vide de tous les véhicules ont été calculés en plus également, dont les valeurs issues de TARGA sont affectables. Le résultat était le suivant :

Ainsi, au total 311'967 voitures de tourisme ont pu être recensées, cela signifie 17'294 véhicules supplémentaires. Les émissions moyennes de CO₂ sont restées inchangées avec 151 g/km. La consommation totale a légèrement augmenté et se situe, arrondie, à 6.22 l/100 km. Le poids à vide a diminué à 1'508 kg.

La part des voitures de tourisme diesel est de 37.1 pour cent et a donc nettement augmenté par rapport à l'année précédente.

La consommation normalisée et spécifique de carburant des véhicules diesel est de 5.83 l/100 km. Elle est donc de 0.6 litre (9.3 pourcents) inférieure à celle des véhicules à essence et cela bien que le poids moyen à vide des véhicules diesel soit supérieur de 355 kg et comporte en moyenne une cylindrée plus grosse. Au niveau des émissions de CO₂ spécifiques (essence 149 g/km ; diesel 153 g/km), les véhicules à essence sont toujours moins polluants que les véhicules diesel. Cela pourrait s'expliquer 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), ainsi qu'électriques, ont été considérés comme des véhicules à essence. Les voitures hybrides diesel ont été classées dans les voitures diesel. Ceci est certes incorrect du point de vue énergétique, mais fait pourtant, de notre point de vue, du sens dans la détermination des émissions moyennes de CO₂ et pour la comparaison avec les dépouillements précédents.

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.

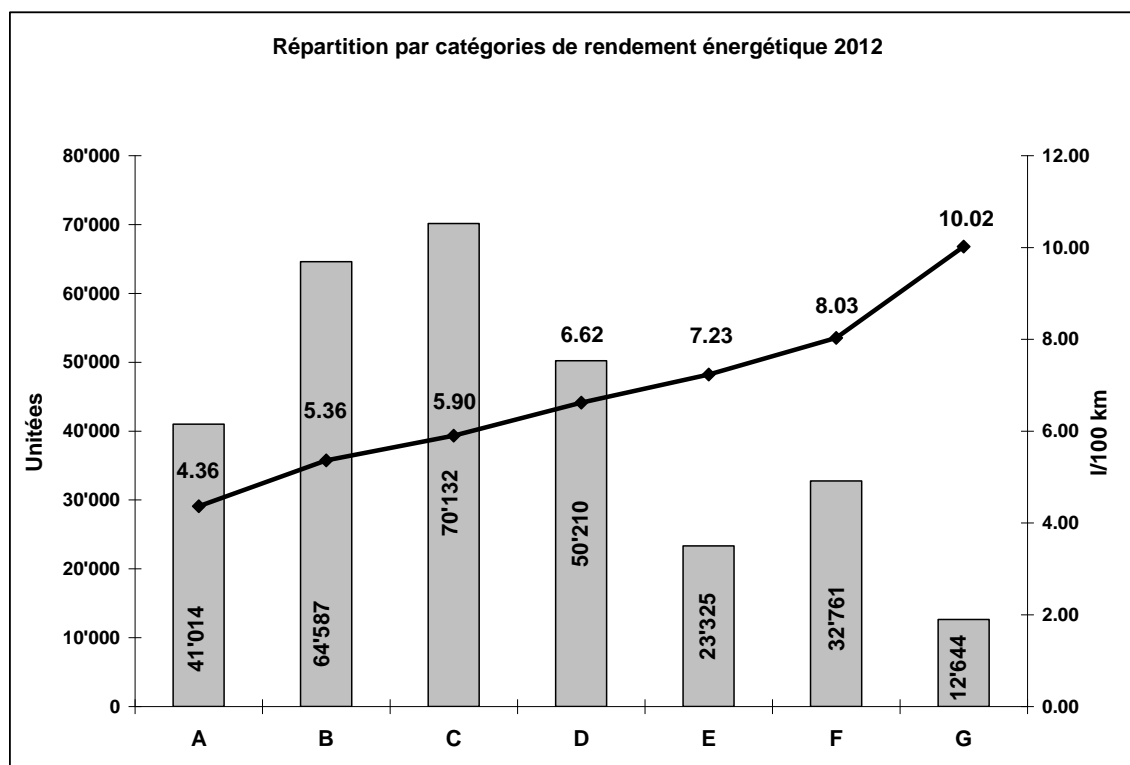
Dépouillement par catégories d'efficacité énergétique:

Catégorie	Ventes 2012 Unités	Part en %	CE-mixte l/100 km	CO ₂ g/km	Poids à vide kg
A	41'014	13.9 %	4.36	110	1'419
B	64'587	21.9 %	5.36	133	1'433
C	70'132	23.8 %	5.90	143	1'437
D	50'210	17.0 %	6.62	159	1'543
E	23'325	7.9 %	7.23	175	1'640
F	32'761	11.1 %	8.03	191	1'679
G	12'644	4.3 %	10.02	234	1'796
Moyenne	294'673	100.0 %	6.21	151	1'510

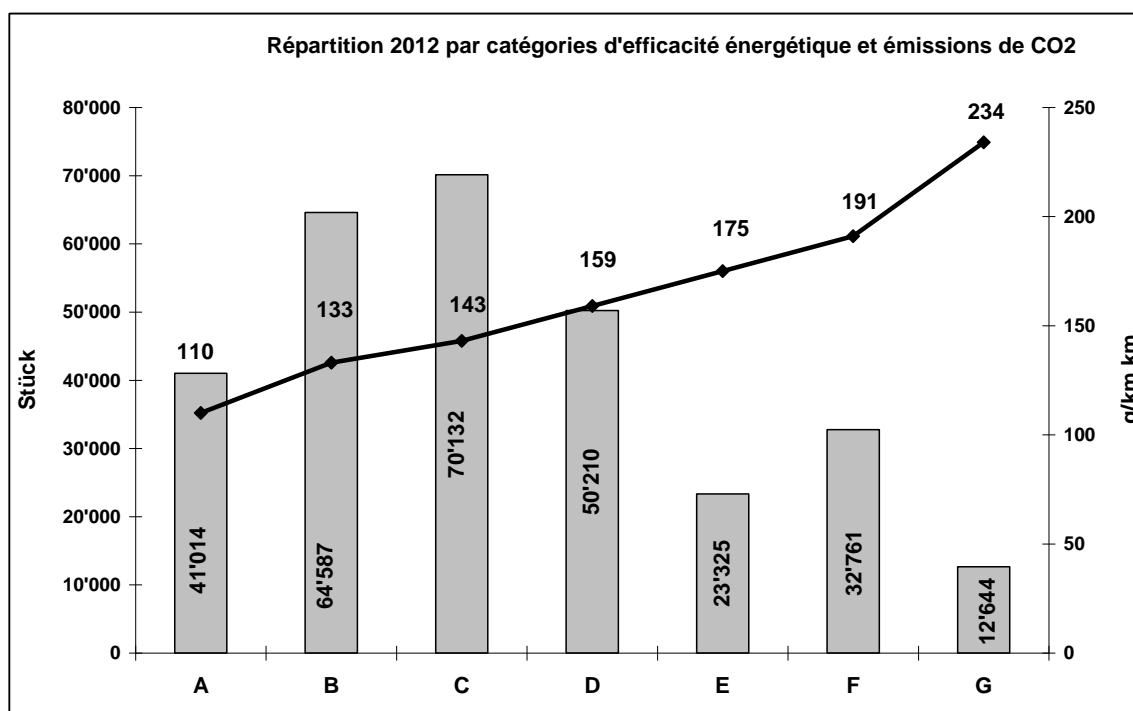
Tableau 5

Catégories d'efficacité énergétique 2012

Les catégories d'efficacité énergétique ont été calculées selon l'ordonnance du DETEC sur les données figurant sur l'étiquette-énergie des voitures de tourisme neuves (OEE-VT) du 5 juillet 2011. Ces étiquettes étaient valables jusqu'au 31.12.2012 et ont été également utilisées dans le cas normal jusqu'à fin 2012. Remarque : une prise en charge des catégories du TARGA serait théoriquement aussi possible, mais ne fait pourtant pas de sens parce qu'au moment du dépouillement, les nouvelles catégories valables pour l'année 2013 sont déjà contenues.



Graphique 4 Répartition 2012 par catégories d'efficacité énergétique et consommation



Graphique 5 Répartition 2012 par catégories d'efficacité énergétique et émissions de CO₂

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.

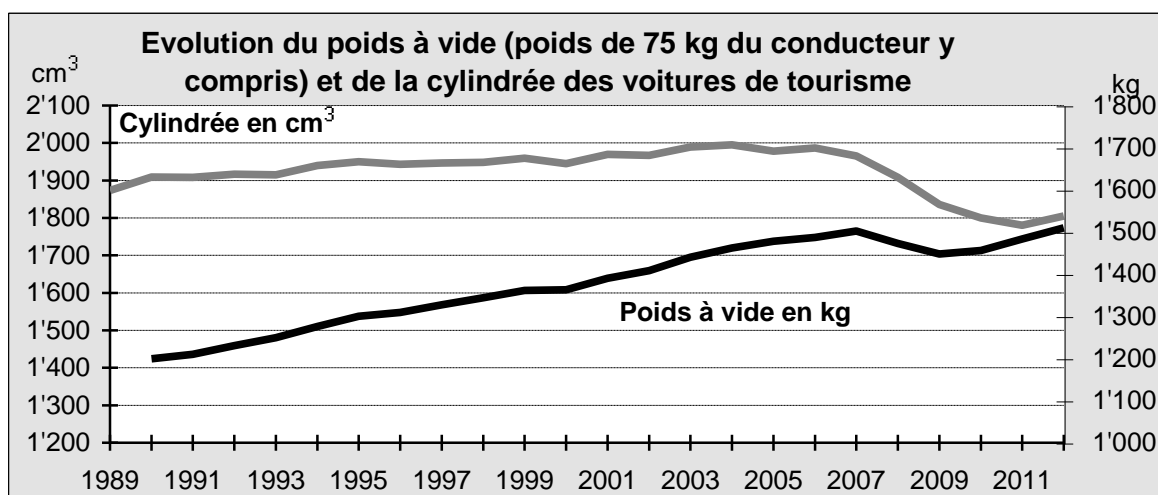
5. Précision

La valeur moyenne calculée de la consommation normalisée et spécifique des voitures de tourisme neuves de 6.21 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 (n° TG ou classement de boîtes de vitesses erronés dans MOFIS, erreur dans TARGA). Cependant, des erreurs importantes ont été éliminées en grande partie au moyen des tests de plausibilité. Au regard de la grande quantité de données, des petites erreurs n'ont seulement qu'une influence négligeable sur les valeurs moyennes.

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.

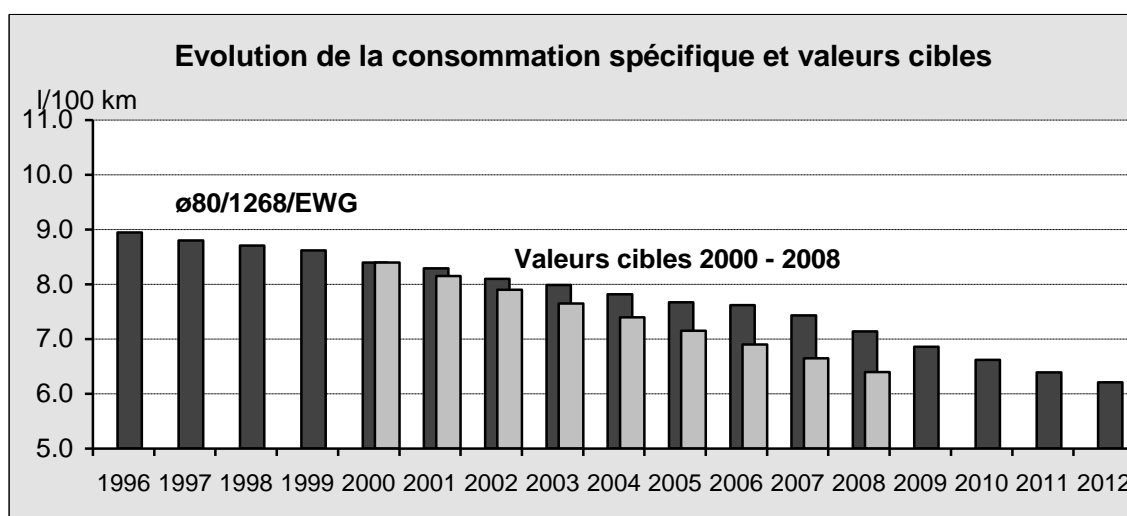


Graphique 6 Valeurs moyennes du poids à vide et de cylindrée depuis 1989/90

Depuis le début de l'observation, le poids à vide avait toujours plus ou moins constamment augmenté (cf. graphique 6). 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. Depuis 2010, le poids à vide est de nouveau en augmentation. En 2011 et en 2012 également, il a augmenté de 27 kg. Une raison possible pourrait en être la part plus importante de diesel. Par ailleurs, les chiffres pour le poids à vide découlent en partie de la réception par type, ce qui contrairement au poids à vide réel indiqué sur le permis de circulation, augmente légèrement le résultat

Par rapport à l'année précédente, la cylindrée n'a pas continué à baisser, mais a augmenté de 25 cm³ pour atteindre 1805 cm³.



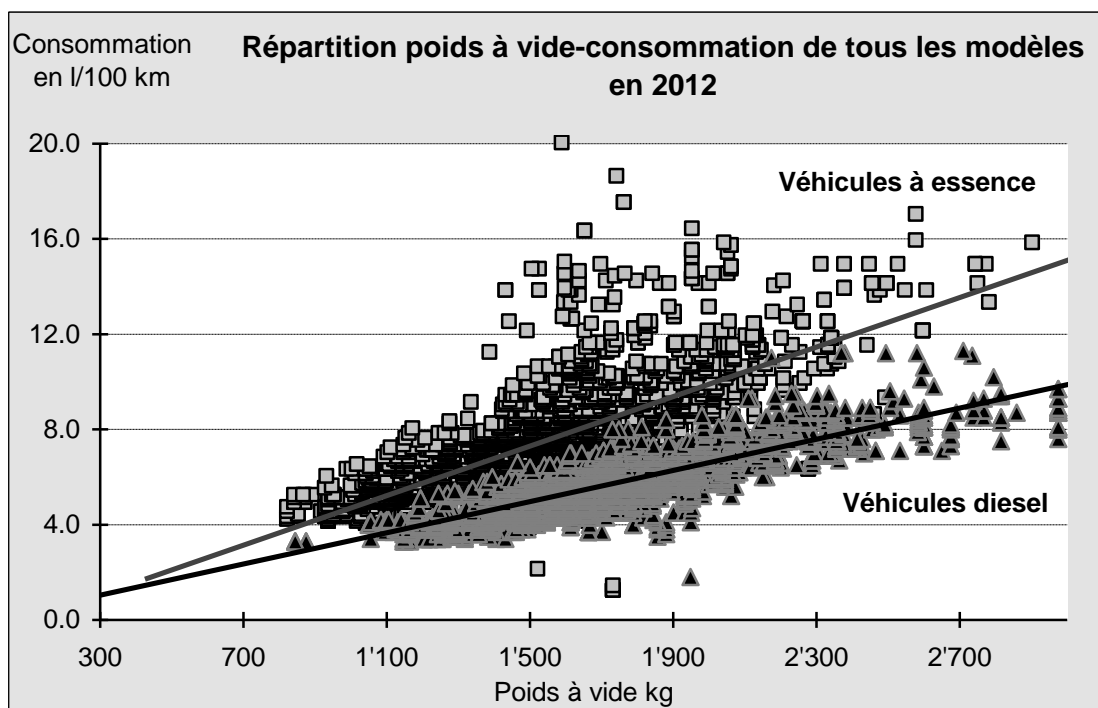
Graphique 7

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 2012 une baisse de la consommation de 30.6 pour cent par rapport à l'année de base 1996, respectivement de 2.8 pour cent par rapport à l'année précédente (cf. graphique 7).

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



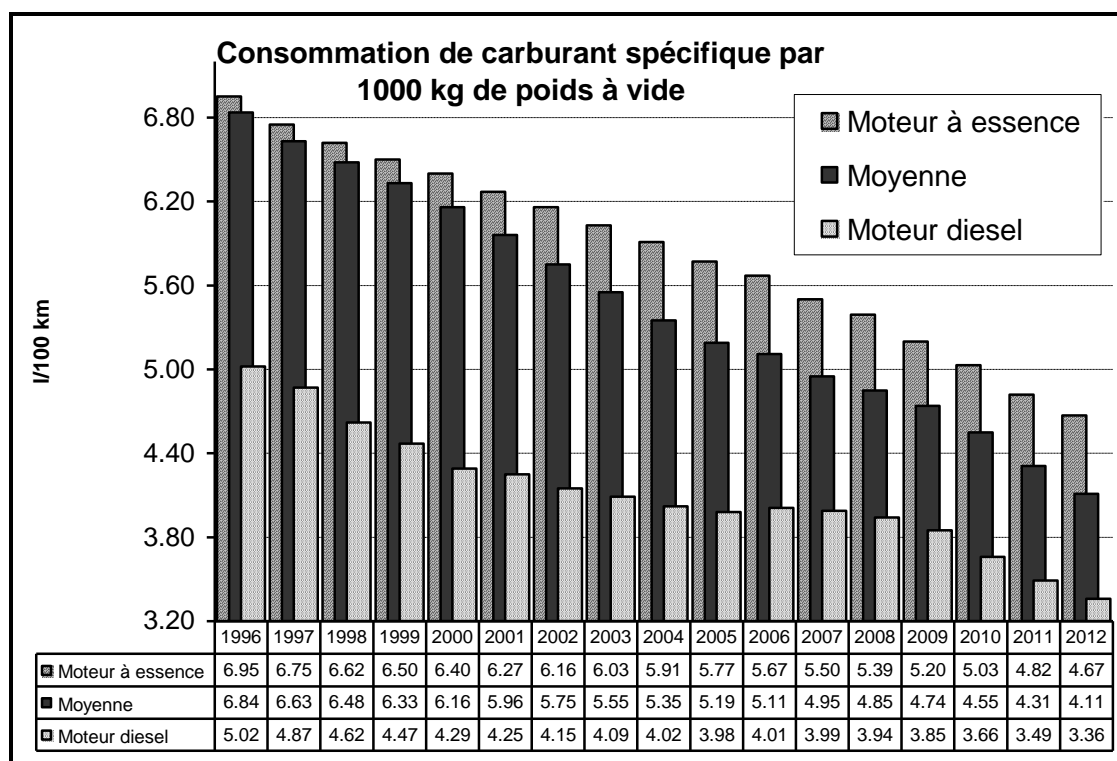
Graphique 8

Répartition Poids à vide-consommation 2012

6.2 Évaluation

La réduction de 2.8 pourcents (0.18 litre) de la consommation normalisée de carburant de 6.39 l/100 km à 6.21 l/100 km est un peu inférieure à l'année précédente.

Les valeurs de consommation par 1'000 kg de poids à vide montrent que la technique progresse constamment (graphique 9). 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 jusqu'à 3.36 l/100 km en 2012. 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 4.67 l/100 km.



Graphique 9 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 représenterait pour 2012, avec la valeur de 4.11 l/100 km du graphique ci-dessus, une consommation totale moyenne de 5.38 l/100 km au lieu de la valeur effectivement recensée de 6.21 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 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 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.

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
OEné	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	8952 Schlieren	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	8952 Schlieren	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	8052 Zürich	Volvo

8.3 Résultats 2012

Catégories de poids :

Catégorie de cylindrée cm ³	Vente 2012		Global l/100 km	CO ₂ g/km	Poids à vide kg
	Unités	Part en %			
bis 999	11'352	3.9 %	4.52	105	1'037
1'000 - 1'099	16'796	5.7 %	5.27	122	1'240
1'100 - 1'199	25'536	8.7 %	5.36	125	1'273
1'200 - 1'299	27'703	9.4 %	5.69	133	1'449
1'300 - 1'399	34'038	11.6 %	5.86	138	1'498
1'400 - 1'499	28'534	9.7 %	6.13	148	1'735
1'500 - 1'599	35'043	11.9 %	6.33	154	1'889
1'600 - 1'699	45'219	15.3 %	6.57	161	1'950
1'700 - 1'799	19'392	6.6 %	6.57	166	2'125
1'800 et plus	51'060	17.3 %	7.34	186	2'555
Moyenne	294'673	100.0 %	6.21	151	1'805

Catégories de cylindrée :

Catégorie de cylindrée cm ³	Vente 2012		Global l/100 km	CO ₂ g/km	Poids à vide kg
	Unités	Part en %			
bis 999	13'770	4.7 %	4.27	99	1'031
1'000 - 1'399	79'340	26.9 %	5.66	132	1'247
1'400 - 1'799	70'882	24.1 %	5.91	142	1'430
1'800 - 1'999	83'083	28.2 %	6.48	162	1'667
2'000 - 2'499	18'648	6.3 %	6.96	179	1'858
2'500 - 2'999	18'278	6.2 %	7.44	189	2'008
3'000 - 4'499	5'706	1.9 %	9.23	218	1'922
4'500 et plus	2'258	0.8 %	11.82	276	2'068
Moyenne	294'673	100.0 %	6.21	151	1'510

Type de carburant :

Type de carburant	Vente 2012		Global l/100 km	CO ₂ g/km	Poids à vide kg	Cylindrée cm ³
	Unités	Part en %				
Essence	185'375	62.9 %	6.43	149	1'378	1'655
Diesel	109'298	37.1 %	5.83	153	1'733	2'059
Moyenne	294'673	100.0 %	6.21	151	1'510	1'805

Catégories de consommation de carburant :

Catégorie de efficacité énergétique	Vente 2012		Globale l/100 km	CO ₂ g/km	Poids à vide kg	Cylindrée cm ³
	unités	Part en %				
A	41'014	13.9 %	4.36	110	1'419	1'545
B	64'587	21.9 %	5.36	133	1'433	1'670
C	70'132	23.8 %	5.9	143	1'437	1'637
D	50'210	17.0 %	6.62	159	1'543	1'782
E	23'325	7.9 %	7.23	175	1'640	2'002
F	32'761	11.1 %	8.03	191	1'679	2'090
G	12'644	4.3 %	10.02	234	1'796	3'254
Moyenne	294'673	100.0 %	6.21	151	1'510	1'805

Résultats par marque

Marque	Ventes 2012 Unités	Émission s de CO ₂ en g/km	Poids à vide kg	Consommation normalisée Valeur globale l/100 km	Augmentation/diminution	
					1996 %	2010 %
Alfa Romeo	2'540	144	1'353	6.11	-35.92 %	-3.71 %
Audi	19'113	161	1'657	6.61	-29.56 %	-4.20 %
BMW	18'297	161	1'726	6.43	-33.33 %	-4.08 %
BMW - Alpina	17	220	1'806	9.33	-26.64 %	-13.62 %
Chevrolet	3'537	165	1'565	6.82	-26.47 %	+3.05 %
Chrysler/Jeep/Dodge	2'054	221	2'153	8.80	-27.01 %	+3.41 %
Citroën	11'430	136	1'449	5.57	-36.56%	-4.76 %
Daihatsu	867	142	1'115	6.06	-24.53 %	-6.79 %
Fiat	8'445	138	1'264	5.59	-26.24 %	+3.92 %
Ford	16'492	143	1'402	5.88	-35.86 %	-4.43 %
Honda	5'450	141	1'420	5.90	-29.79 %	+1.46 %
Hyundai	7'531	149	1'480	6.17	-27.52 %	-2.46 %
Jaguar/Daimler	424	198	1'971	7.80	-41.07 %	-8.16 %
Kia	3'863	148	1'475	6.03	-38.76 %	-2.83 %
Lancia	1'046	157	1'544	6.54	-24.03 %	+14.91 %
Land Rover	3'285	201	2'162	8.01	-49.83 %	-13.20 %
Lexus	966	128	1'883	5.56	-55.72 %	+3.05 %
Maserati	119	352	2'000	15.16		-1.48 %
Mazda	6'659	150	1'436	6.30	-26.83 %	-5.65 %
Mercedes	16'092	171	1'788	6.84	-34.66 %	-6.86 %
MINI	4'519	143	1'322	5.99		+0.44 %
Mitsubishi	4'253	147	1'398	6.01	-28.88 %	-1.93 %
Nissan	8'028	157	1'418	6.58	-19.61 %	-1.08 %
Opel	14'682	152	1'648	6.30	-27.58 %	-3.24 %
Peugeot	11'579	140	1'494	5.79	-31.47 %	-5.87 %
Porsche	1'961	221	1'898	9.18	-27.43 %	-6.84 %
Renault/Dacia	21'282	148	1'384	6.17	-28.14 %	-3.47 %
Saab	42	200	1'791	8.35	-21.51 %	+3.45 %
Seat	7'850	142	1'435	5.89	-21.33 %	-1.78 %
Skoda	17'481	145	1'393	5.87	-17.09 %	-3.20 %
Smart	1'838	100	843	4.33		-1.60 %
Subaru	8'257	166	1'541	7.00	-26.54 %	-10.85 %
Suzuki	5'304	141	1'204	6.05	-20.42 %	-1.63 %
Toyota	12'007	127	1'350	5.44	-38.13 %	-0.17 %
Volvo	7'435	163	1'689	6.34	-37.09 %	-6.62 %
VW	39'928	147	1'487	6.05	-27.70 %	-2.22 %
Somme	294'673					
Moyenne de toutes les marques		151	1'510	6.21	-30.63 %	-2.82 %

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	
2011	3.3 %	4.61	921	1'048	
2012	3.9 %	4.52	927	1'037	
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	
2011	7.0 %	5.39	1'061	1'258	
2012	5.7 %	5.27	1'058	1'240	
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	
2011	9.9 %	5.47	1'142	1'285	
2012	8.7 %	5.36	1'144	1'273	

Catégorie de poids kg	Année	Vente Part en %	Consommatio n 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	
2011	10.1 %	5.91	1'257	1'453	
2012	9.4 %	5.69	1'255	1'449	
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	
2011	13.1 %	6.14	1'357	1'551	
2012	11.6 %	5.86	1'358	1'489	
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	
2011	9.8 %	6.28	1'455	1'723	
2012	9.7 %	6.13	1'451	1'735	

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	
2011	32.9 %	6.78	1'633	1'970	
2012	33.8 %	6.48	1'629	1'963	
1'800 und mehr	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
2010	12.3 %	8.33	2'031	2'713	
2011	14.0 %	7.68	2'017	2'608	
2012	17.3 %	7.34	2'013	2'555	
Durchschnitt	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	
2011	100 %	6.39	1'483	1'780	
2012	100 %	6.21	1'510	1'805	

Evolution par catégories de cylindrée:

Classe de cylindrée cm ³	Année	Vente 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
2011	3.2 %	4.33	952	948	
2012	4.7 %	4.27	1'031	929	
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
	2010	23.8 %	5.71	1'171	1'295
2011	30.0 %	5.72	1'234	1'306	
2012	26.9 %	5.66	1'247	1'304	
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
2011	26.8 %	6.22	1'427	1'627	
2012	24.1 %	5.91	1'430	1'622	

Classe de cylindrée cm ³	Année	Vente 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
2011	24.8 %	6.63	1'650	1'984	
2012	28.2 %	6.48	1'667	1'984	
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
2011	6.7 %	7.50	1'837	2'282	
2012	7.1 %	6.96	1'856	2'258	
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
2011	6.2 %	7.85	1'972	2'953	
2012	6.3 %	7.44	2'008	2'966	

Classe de cylindrée cm ³	Année	Vente 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
2011	1.7 %	9.50	1'922	3'702	
2012	1.9 %	9.23	1'922	3'726	
4'500 und mehr	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
2011	0.6 %	12.19	2'122	5'099	
2012	0.8 %	11.82	2'068	5'250	

Classe de cylindrée cm ³	Année	Vente Part en %	Consommation globale l/100 km	Poids à vide kg	Cylindrée cm ³
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
	2011	100 %	6.39	1'483	1'780
2012	100 %	6.21	1'510	1'805	

Evolution par type de carburant:

Type de carburant	Année	Vente 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
2011	67.0 %	6.58	1'366	1'645	
2012	62.9 %	6.43	1'378	1'655	
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
2011	33.0 %	6.00	1'721	2'053	
2012	37.1 %	5.83	1'733	2'059	

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
2011	100 %	6.39	1'483	1'780	
2012	100 %	6.21	1'510	1'805	

Evolution par catégories d'efficacité énergétique:

Catégorie d'efficacité énergétique	Année	Vente 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
	2011	25.9 %	4.97	123	1'392	1'576
2012	13.9 %	4.36	110	1'419	1'545	
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
	2011	29.2 %	5.95	144	1'416	1'596
2012	21.9 %	5.36	133	1'433	1'670	
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
	2011	21.6 %	6.71	163	1'539	1'843
2012	23.8 %	5.90	143	1'437	1'637	

Catégorie d'efficacité énergétique	Année	Vente Part en %	Consommation globale l/100 km	CO ₂	Poids à vide	Cylindrée
				g/km	kg	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
	2011	11.4 %	7.56	181	1'611	1'949
2012	17.0 %	6.62	159	1'543	1'782	
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
	2011	7.9 %	8.17	192	1'552	2'043
2012	7.9 %	7.23	175	1'640	2'002	
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
	2011	1.5 %	9.20	216	1'732	2'681
2012	11.1 %	8.03	191	1'679	2'090	

Catégorie d'efficacité énergétique	Année	Vente 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
	2011	2.4 %	10.93	256	1'785	3'392
2012	4.3 %	10.02	234	1'796	3'254	

Pour les années 2004, 2006, 2008 et 2010, les catégories ont été calculées avec les anciens seuils, en vigueur jusqu'au 30.6, et en supplément avec les nouveaux seuils de catégories (à partir du 1.7). Le tableau ci-dessus indique les chiffres pour 2004, 2006, 2008 et 2010 calculés avec les anciens et les nouveaux seuils de catégories.