

14e rapport dans le cadre de l'Ordonnance sur l'énergie
sur la réduction de la consommation spécifique de
carburant des voitures de tourisme
2009

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

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

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

Berne, 7 juin 2010

Inhalt	Seite
Récapitulation	1
1. Introduction	3
1.1 Mandat	3
1.2 Les normes de mesure de 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. Exactitude	10
6. Évolution chronologique, évaluation	10
6.1 Évolution depuis 1989	10
6.2 Évaluation	13
7. Observations finales	14
7.1 Comparaisons avec l'étranger	14
7.2 Remerciements	14
7.3 Activités d'auto-suisse	14
8. Annexe	15
8.1 Abréviations	15
8.2 Entreprises membres d'auto-suisse	16
8.3 Résultats 2009	17
8.4 Evolution chronologique	20

Récapitulation

Selon l'annexe 3.6 de l'Ordonnance sur l'énergie (OEne), une saisie des données, un dépouillement des résultats et un rapport sur la réduction de la consommation d'énergie sont exigés chaque année. L'Office fédéral de l'énergie (OFE) a mandaté auto-suisse de ce travail pour les années 2009 et 2010.

Tous les importateurs affiliés à auto-suisse ont transmis leurs données au secrétariat. Cela nous a permis de saisir les données d'environ 97 pour cent des **voitures de tourisme neuves** qui ont été vendues en 2009.

Les valeurs et chiffres de vente ont été contrôlés par une plausibilisation et des tests ponctuels. La qualité des données a été élevée. Au total, 256'974 véhicules ont été recensés. Les données ont été dépouillées en fonction des catégories de cylindrée, de poids et du type de carburant (essence/diesel) ainsi que de la catégorie de rendement énergétique.

La consommation normalisée spécifique de carburant de toutes les voitures recensées en 2009 est de 6.86 litres aux 100 km (2008 : 7.14 l /100 km). Cela représente une réduction de 3.9 pour cent par rapport à 2008.

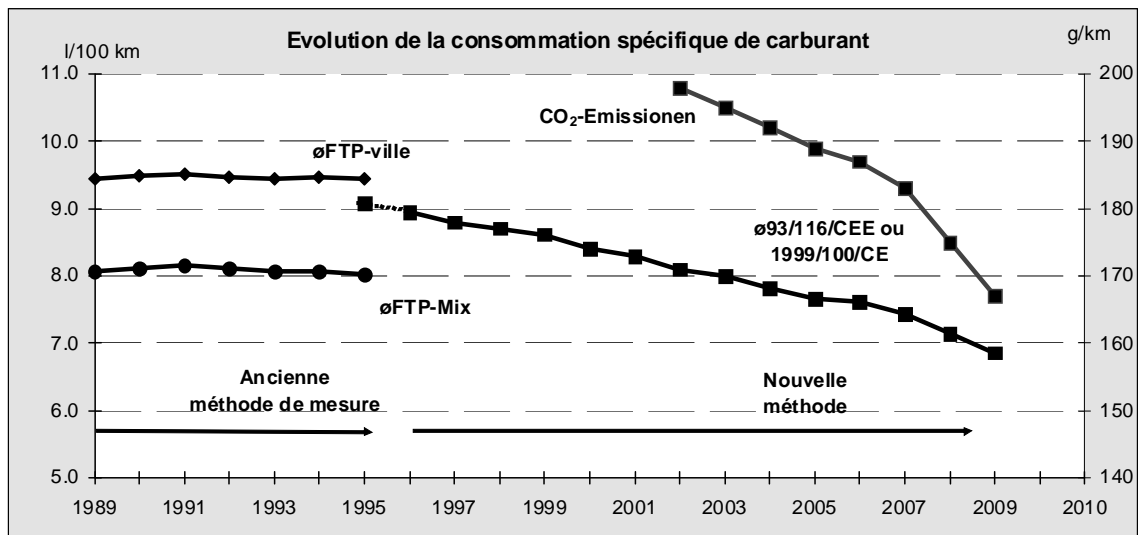
En 2009, les émissions de CO₂ s'élèvent en moyenne à 167 g/km (2008 : 175 g/km), soit une baisse de 4.6 pour cent. Pour les véhicules à essence, la moyenne a baissé de 5.7 %, en passant de 175 à 165 g/km. Les émissions de CO₂ des véhicules diesel sont tombées de 176 g/km à 171 g/km et sont maintenant supérieures de 3,5 % à celles des voitures de tourisme à essence.

Le poids à vide moyen (selon l'art. 7 OETV avec au moins 90 % de la quantité de carburant indiquée par le fabricant et 75 kg pour le conducteur) a baissé en 2009 pour la deuxième fois depuis 1996 et cela de 25 kg ou de 1.7 pour cent à maintenant 1'448 kg (2007 : 1473 kg).

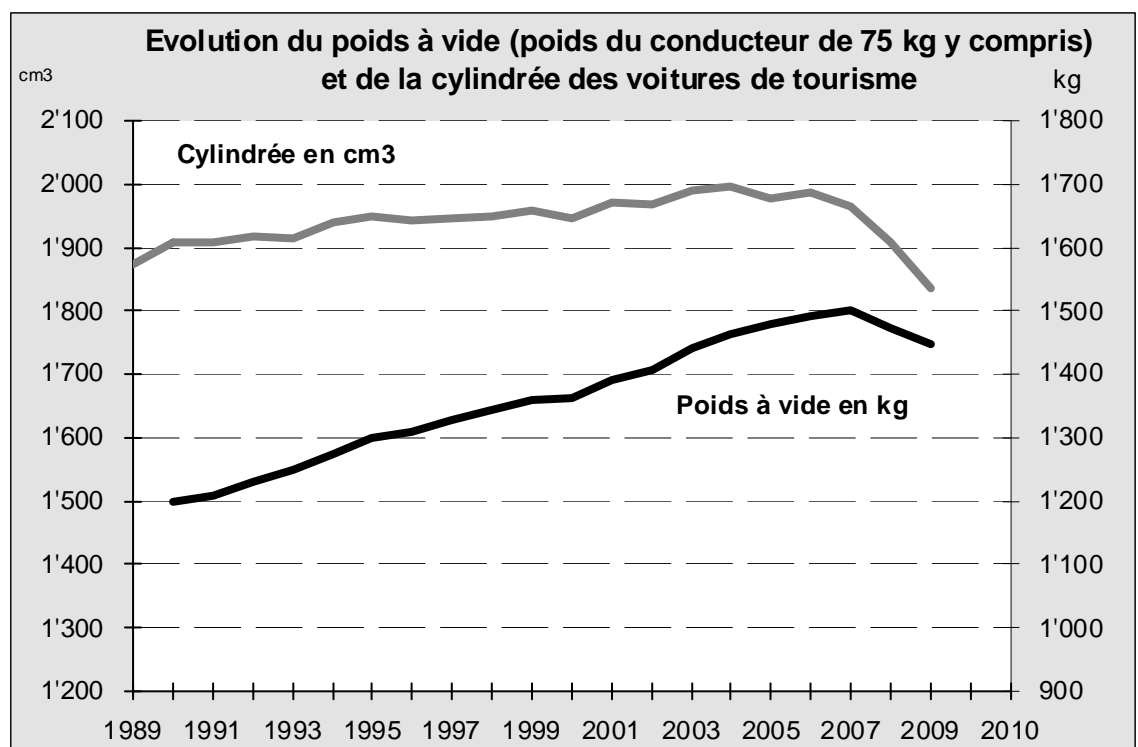
Alors qu'en 1990, une voiture de tourisme de 1'000 kg consommait encore plus de 7,5 l/100 km, un véhicule du même poids ne consomme à l'heure actuelle plus que 4.74 l/100 km.

La part des véhicules diesel a baissé pour la première fois depuis 1996 et représente maintenant 29.3 pour cent. La consommation normalisée spécifique de carburant des véhicules diesel est de 6.48 l/100 km contre 7.02 l /100 km pour les véhicules à essence, soit 0.54 litres (7.7 pour cent) de moins et cela bien que leur poids à vide moyen soit 334 kg plus élevé.

En 2009, la cylindrée moyenne a été de 1'836 cm³, soit 72 cm³ de moins que l'année précédente. La cylindrée moyenne des moteurs à essence est de 1731 cm³, celle des moteurs diesel de 2090 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 signé entre le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) et auto-suisse le 19.2.2002 sur la **réduction de la consommation spécifique de carburant des voitures de tourisme neuves selon l'art. 8 al. 2 de la Loi sur l'énergie** est arrivé à terme fin 2008. Comme la continuité des données a une priorité élevée pour l'Office fédéral de l'énergie, auto-suisse a été mandatée selon l'annexe 3.6 de l'Ordonnance sur l'énergie (OEne) de la saisie des données, du dépouillement des résultats et de la rédaction du rapport annuel sur l'évolution de la consommation spécifique de carburant des voitures de tourisme neuves vendues pour les années 2009 et 2010.

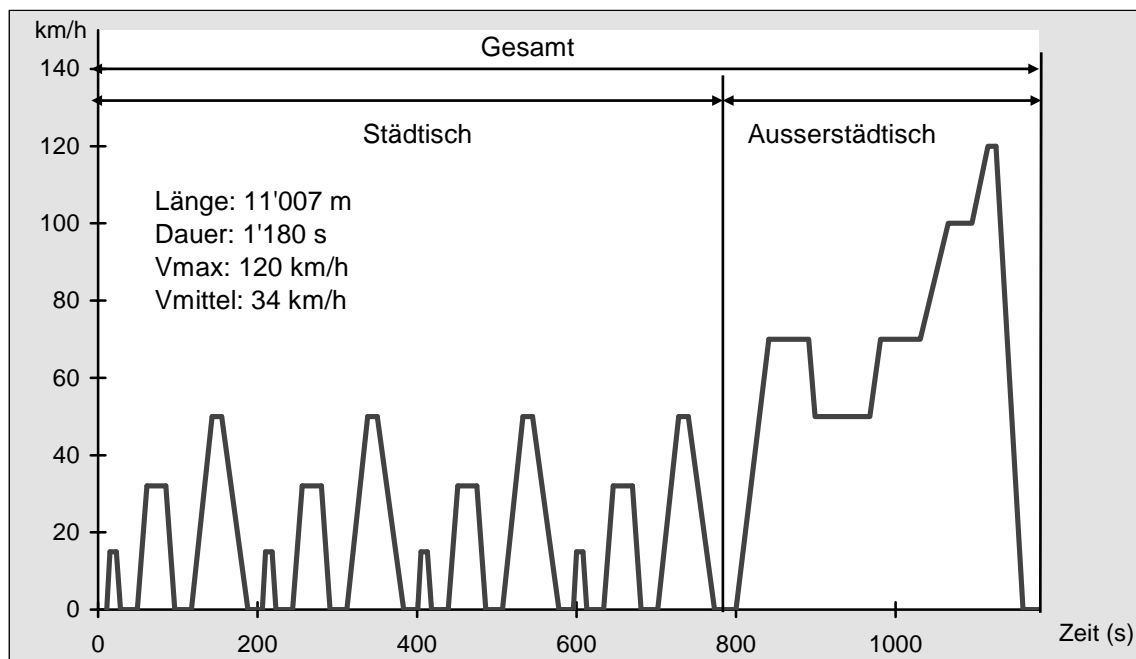
En complément au recensement des valeurs de consommation, de la cylindrée et du poids à vide moyen, le dépouillement de la consommation spécifique de carburant doit avoir lieu en fonction des catégories de poids à vide et de cylindrée.

Pour l'année 2009, il fallait par ailleurs recenser et dépouiller à nouveau les émissions de CO₂.

Avec l'introduction de l'EtiquetteEnergie selon l'annexe 3.6 OEne, on dispose depuis le début 2003 d'un nouvel instrument pour informer les acheteurs de véhicules sur la consommation et le rendement énergétique des voitures de tourisme. L'Ordonnance révisée sur l'énergie est entrée en vigueur au 1.7.2006 et comporte des limites de catégories renforcées. La formule de calcul a été entièrement révisée contrairement au renforcement de 2004, lorsqu'on s'était contenté de relever les limites de catégories de manière à ce que, comme prévu par l'ordonnance, un septième au maximum des véhicules proposés se situent de nouveau dans la catégorie A. Avec l'introduction d'un exposant de 0.9 pour le poids à vide, on a réussi à atténuer l'avantage des véhicules lourds et à avantager quelque peu les véhicules très légers. Cette correction porte ses fruits : les SUV lourds n'existaient plus dans la catégorie A et le nombre des véhicules à essence des catégories A et B avait sensiblement augmenté. Au 1.7.2008 sont entrées en vigueur des nouvelles limites de catégories qui étaient encore applicables pour 2009.

1.2 Les normes de mesure de consommation

La consommation normalisée de carburant des voitures de tourisme est mesurée sur un banc d'essai à roulettes selon le cycle de mesure de la directive 80/1268/CEE (cf. graphique 5). On doit suivre avec le véhicule une courbe de vitesse sur un moniteur. La consommation de carburant est calculée sur la base de la composition chimique des gaz d'échappement. Les indications de la consommation normalisée de carburant, qui sont annoncées par les importateurs à l'occasion de la réception du type, sont composées des trois valeurs «urbaine», «extra-urbaine» et «mixte» et des émissions de CO₂. Ces dernières et la consommation mixte doivent être indiquées sur l'étiquetteEnergie, les prix courants et les fiches de données techniques avec la catégorie de rendement énergétique et les émissions moyennes de CO₂ de tous les modèles de voitures neuves proposées (en 2009 : 204 g/km).



Graphique 3

Cycle de mesure 1999/100/CE

1.3 Le poids à vide

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

2. Saisie des données

2.1 Façon de procéder

En janvier 2010, les 40 marques d'automobiles qui sont membres d'auto-suisse et qui importent des voitures de tourisme (cf. annexe 8.2) ont été contactées et priées de remplir les listes vides envoyées.

2.2 Données saisies

Il fallait transmettre à auto-suisse les données suivantes:

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

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

2.3 Retours

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

Ne sont pas saisis les véhicules qui ont été immatriculés via une importation directe et parallèle ainsi que les marques de voitures de tourisme que d'autres entreprises d'importation ont fait venir sur le marché suisse (p.ex. Cadillac, Chevrolet USA, 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 cherchant dans toutes les rubriques les valeurs minimales et maximales. Cela a permis de détecter les erreurs au moment de la saisie des données. Les valeurs peu réalistes ou erronées ont pu être localisées et corrigées de la sorte.

3.2 Contrôles ponctuels des valeurs de consommation

Sur son site Internet www.auto-schweiz.ch, auto-suisse a publié toutes 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 déposées par l'importateur auprès du service d'homologation de l'Office fédéral des routes (OFROU) à l'occasion de la réception du type.

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

3.3 Contrôle des chiffres de vente

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 2009 (auto-suisse)	Nouvelles immatriculations 2009 (OFROU, 18.01.2010)	Différence
256'974	266'018	9'044

Tableau 1

Chiffres de vente et d'immatriculation 2009

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

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

4. Résultats

4.1 Répartition en catégories

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

4.2 Calculs

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

4.3 Résultats

Les résultats pour l'année 2009 sont indiqués dans les tableaux 2 à 5.

Dépouillement en fonction des catégories de poids:

Catégorie de poids kg	Vente 2009		Total CE l/100 km	CO ₂ g/km	Poids kg
	unités	Part en %			
bis 999	13'493	5.3 %	4.72	111	917
1'000 - 1'099	21'802	8.5 %	5.77	137	1'054
1'100 - 1'199	24'183	9.4 %	5.89	140	1'143
1'200 - 1'299	27'404	10.7 %	6.27	149	1'253
1'300 - 1'399	33'672	13.1 %	6.48	155	1'359
1'400 - 1'499	25'643	10.0 %	6.70	163	1'453
1'500 - 1'599	35'316	13.7 %	7.37	178	1'547
1'600 - 1'699	29'886	11.6 %	7.46	185	1'644
1'700 - 1'799	13'475	5.2 %	7.88	197	1'743
1'800 und mehr	32'100	12.5 %	8.71	222	2'005
Moyenne	256'974	100.0 %	6.86	167	1'448

Tableau 2

Catégories de poids 2009

Le poids à vide moyen de tous les véhicules est par conséquent de 1'448 kg, compte tenu des 75 kg pour le conducteur et du réservoir rempli à 90 pour cent. Le poids moyen des voitures neuves a donc baissé pour la deuxième fois depuis 1996 et cela de 25 kg par rapport aux 1'473 kg de l'année précédente.

Dépouillement par catégorie de cylindrée :

Catégorie de cylindrée cm ³	Vente 2009		Total CE l/100 km	CO ₂ g/km	Cylindrée cm ³
	unités	Part en %			
bis 999	10'795	4.2 %	4.62	109	993
1'000 - 1'399	52'920	20.6 %	5.78	137	1'303
1'400 - 1'799	71'088	27.7 %	6.51	155	1'570
1'800 - 1'999	55'200	21.5 %	7.13	177	1'956
2'000 - 2'499	38'786	15.1 %	7.43	187	2'131
2'500 - 2'999	16'397	6.4 %	8.81	220	2'872
3'000 - 4'499	10'167	4.0 %	9.46	231	3'376
4'500 und mehr	1'621	0.6 %	13.28	315	5'180
Moyenne	256'974	100.0 %	6.86	167	1'836

Tableau 3

Catégories de cylindrée 2009

La cylindrée moyenne de tous les véhicules est de 1'836 cm³ (par rapport à 1'908 cm³ en 2008).

La consommation spécifique de carburant de toutes les voitures de tourisme est tombée de 7.14 à 6.68 l/100 km, soit une réduction de 3.9 %.

Les émissions moyennes de CO₂ de toutes les voitures de tourisme sont de 167 g/km (2008 : 175 g/km), soit une réduction de 4.6%. Pour les voitures de tourisme à essence, la moyenne est de 165 g/km et pour les VT diesel, elle est de 171 g/km.

Dépouillement par type de carburant:

Type de carburant	Vente 2009		Total CE l/100 km	CO ₂ g/km	Poids kg
	unités	Part en %			
Essence	181'739	70.7 %	7.02	165	1'350
Diesel	75'235	29.3 %	6.48	171	1'684
Moyenne	256'974	100.0 %	6.86	167	1'448

Tableau 4

Type de carburant 2009

La consommation normalisée et spécifique de carburant des véhicules diesel est de 6.48 l/100, soit 0.54 litres (7.7 pour cent) de moins que pour les véhicules à essence ; cela bien que leur poids à vide moyen soit 334 kg plus élevé. Quant aux émissions de CO₂ (essence 165 g/km; diesel 171 g/km), les véhicules à essence font maintenant nettement mieux que les véhicules diesel. Cela s'explique sans doute par le fait que l'on vend de manière générale plus de voitures compactes qui sont généralement des véhicules à essence. Indication : dans le dépouillement, on a considéré les véhicules hybrides, à gaz et à éthanol (E85) comme des véhicules à essence.

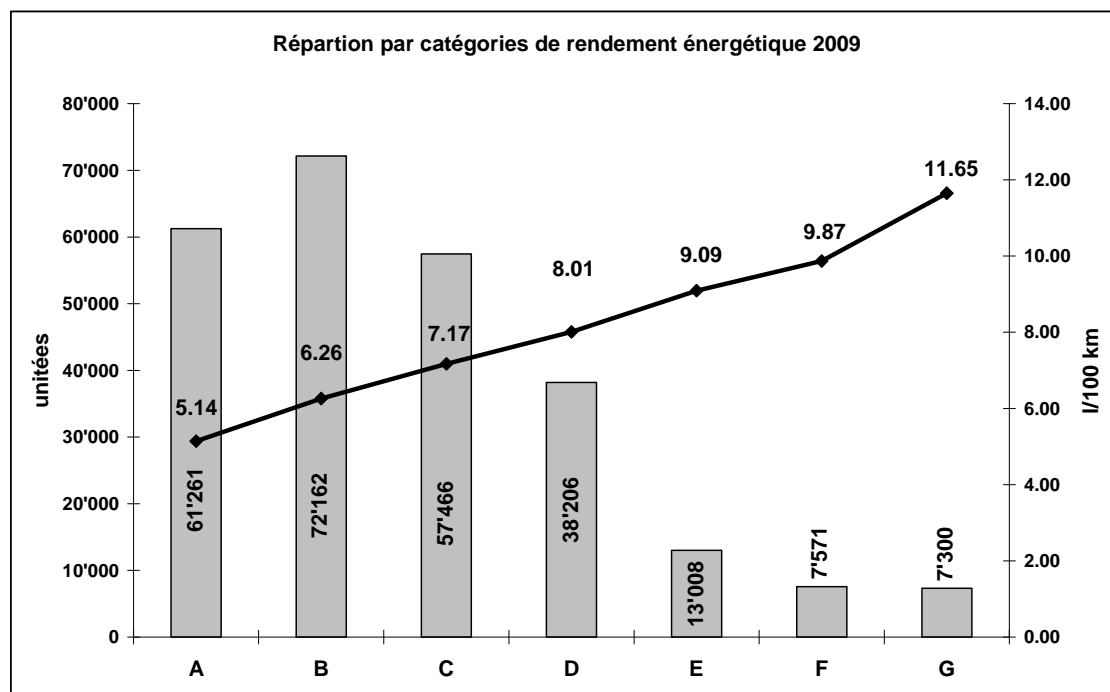
Depuis 2003, il est prescrit de munir les voitures neuves exposées de l'étiquette énergie. Cela a pour but de sensibiliser les acheteurs aux indications de la consommation et à l'efficacité énergétique. Depuis, les chiffres sont également dépouillés en fonction des catégories d'efficacité énergétique, ceux pour l'année 2002 ayant été calculés a posteriori. Avec la nouvelle formule applicable à partir du 1.7.2006, la part des véhicules de la catégorie A est retombée à 13.3 %. En 2007, cette part est de nouveau remontée à 16.1 % et en 2008 à 20 %. Après le renforcement au 1.7.2008, elle est de nouveau à 16.9 %. En 2009, elle a de nouveau augmenté et atteint même 23.8 %.

Dépouillement par catégorie de rendement énergétique (avec la formule applicable depuis le 1.7.2008):

Catégorie	Ventes 2009		Total CE l/100 km	CO ₂ g/km	Poids à vide kg
	unités	Part en %			
A	61'261	23.8 %	5.14	128	1'281
B	72'162	28.1 %	6.26	154	1'386
C	57'466	22.4 %	7.17	174	1'492
D	38'206	14.9 %	8.01	193	1'560
E	13'008	5.1 %	9.09	218	1'686
F	7'571	2.9 %	9.87	235	1'686
G	7'300	2.8 %	11.65	275	1'837
Durchschnitt	256'974	100.0 %	6.86	167	1'448

Tableau 5

Catégories de rendement énergétique 2009



Graphique 4

Répartition par catégorie de rendement énergétique 2009

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

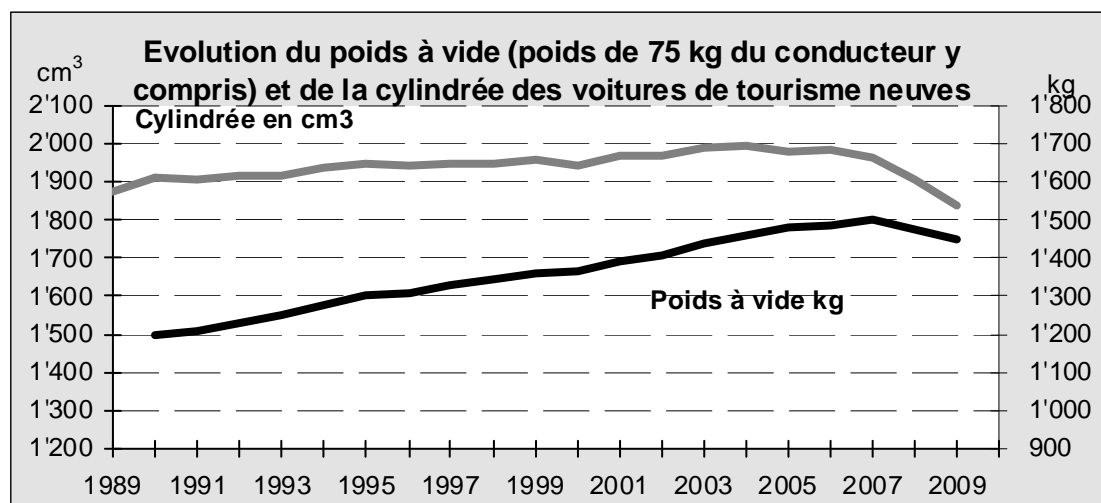
5. Exactitude

Le calcul de la valeur moyenne de la consommation normalisée spécifique de carburant des nouvelles voitures de tourisme de 6.86 l/100 km et des valeurs de cylindrée et de poids à vide est uniquement entaché d'éventuelles sources d'erreur au niveau de la source de données (saisie des données). Mais celles-ci ont en grande partie été éliminées au moyen d'une plausibilisation de manière que les défauts de recensement correspondants ne pourront avoir un impact sur la valeur de consommation qu'à partir de la quatrième place après la virgule, respectivement de la première place après la virgule pour la cylindrée et le poids.

6. Évolution chronologique, évaluation

6.1 Évolution depuis 1989

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



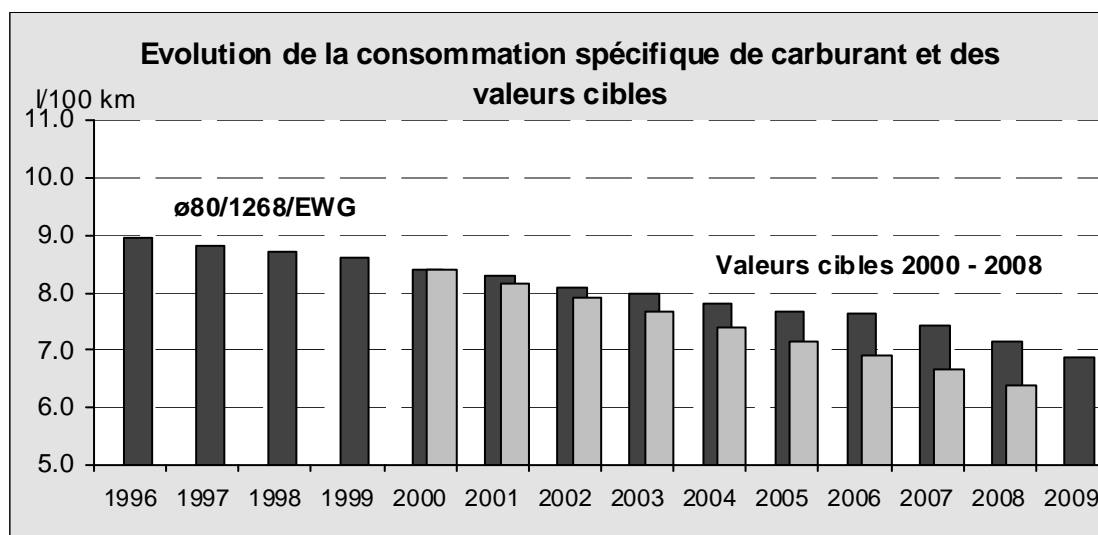
Graphique 5

Valeurs moyenne poids à vide et cylindrée depuis 1989/90

Depuis le début de l'observation, le poids à vide a toujours plus ou moins constamment augmenté (cf. graphique 7). Cela s'explique par la forte augmentation des équipements de sécurité comme l'ABS, les airbags frontaux et latéraux, les systèmes de sécurité électroniques (ESP), les tendeurs de ceinture, la protection anticollision latérale, les dispositifs pour protéger les piétons, etc. dont les nouveaux véhicules doivent être dotés pour satisfaire aux standards de sécurité européens. Les prescriptions toujours plus rigoureuses sur les gaz d'échappement ont également des répercussions sur le poids du véhicule. Mais la tendance aux véhicules de plus en plus grands et aux équipements de confort de plus en plus sophistiqués (p.ex. climatisations, systèmes de navigation, etc.) qui sont souhaités par les acheteurs de véhicules y a également contribué ; mais ils apportent par ailleurs une contribution positive à la sécurité en maintenant la vigilance du conducteur. Les moteurs diesel étant normalement plus lourds que les moteurs à essence, l'augmentation de la part des véhicules diesel explique aussi cette augmentation du poids.

La tendance à la stabilisation du poids à vide, amorcée en 1996, n'avait pas persisté en 1997. En 2000, un nouveau renversement de tendance semblait se profiler à l'horizon. Le poids n'avait augmenté par rapport à l'année précédente plus que de 2 kg pour passer à 1363 kg. Mais depuis, le poids à vide a de nouveau augmenté régulièrement. En 2007, il a augmenté de 11 kg à 1502 kg. En 2008, le poids à vide a baissé en revanche pour la première fois depuis 1996 et cela sensiblement de 29 kg. Cette tendance a persisté en 2009 avec une baisse de 25 kg supplémentaires. Mais cela ne s'explique qu'en partie par le fait que les véhicules sont devenus plus légers. Dans l'année sous rapport, on a de nouveau assisté à des transferts sur le marché. Selon une statistique par segments, élaborée par auto-suisse, les microvoitures ont de nouveau augmenté leur part au marché alors que l'on a enregistré un effondrement dans les catégories moyennes supérieures et de luxe.

La cylindrée a de nouveau baissé de 72 cm³ par rapport à l'année précédente à 1836 cm³. La cylindrée est tombée de la sorte pour la première fois depuis 1996 en dessous du seuil des 1900 cm³. Cela s'explique sans doute d'une part par les changements au niveau des segments et de l'autre par le downsizing (petits moteur à turboalimentation).



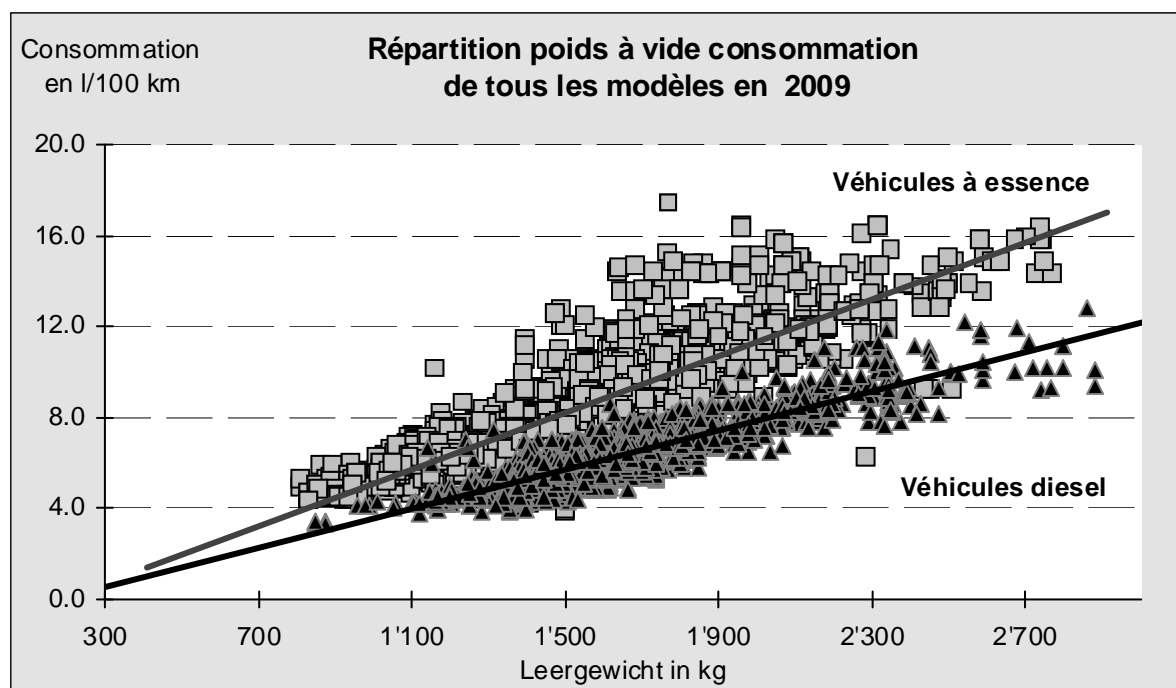
Graphique 6

Consommation spécifique de carburant depuis 1996

Bien que des données des années antérieures soient disponibles, la consommation spécifique ne saurait être directement comparée avec les années avant 1996 en raison de la nouvelle méthode de mesure CE. C'est pourquoi la valeur pour l'année 1996, qui est connue dans la nouvelle méthode de mesure, sert de base à l'évaluation.

Il en résulte par conséquent pour 2009 une baisse de la consommation de 23.3 pour cent par rapport à l'année de base 1996, respectivement de 3.9 pour cent par rapport à l'année précédente (cf. graphique 6).

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



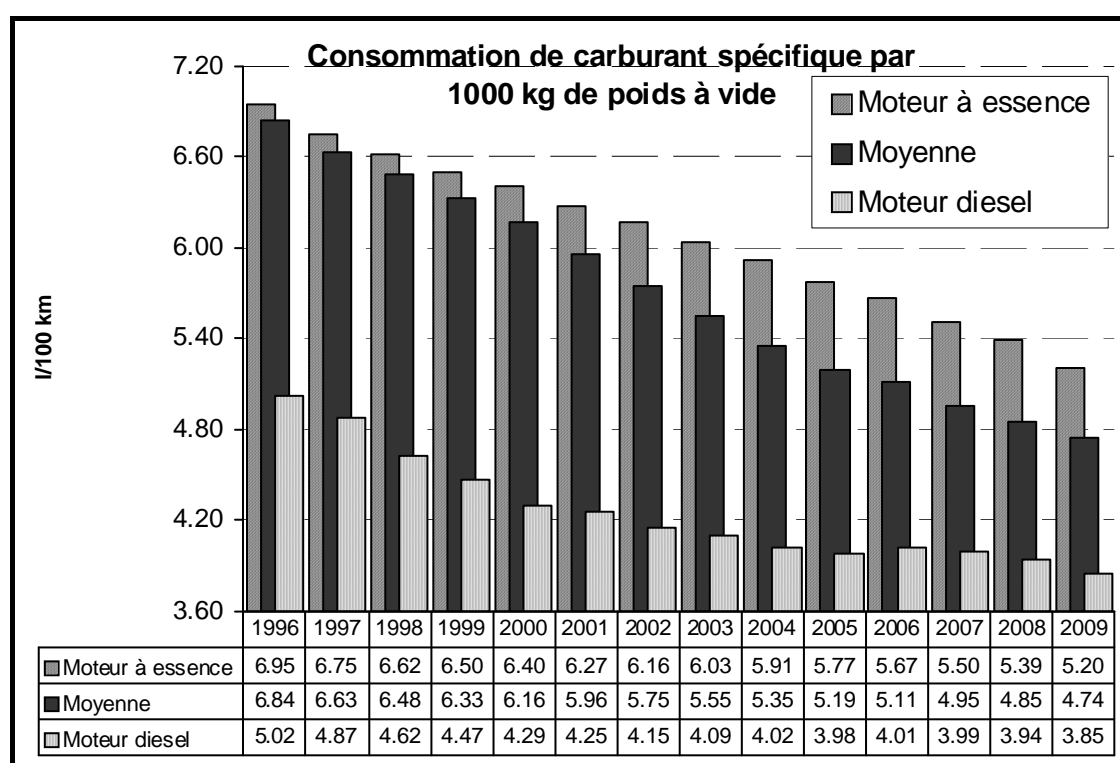
Graphique 7

Répartition de la consommation avec le poids à vide 2009

6.2 Évaluation

La baisse de 3.9 pour cent (0,28 litre) de la consommation normalisée de carburant de 7.14 l/100 km à 6.86 l/100 km est à peu près identique à celle de l'année précédente.

Les valeurs de consommation par 1000 kg de poids à vide montrent que la technique ne cesse de s'améliorer (graphique 8). Il est intéressant de constater que pour les véhicules diesel, la consommation par 1'000 kg de poids à vide est restée quasiment inchangée de 2003 à 2008 (de 4.09 à 3,94 l/100 km). Ce n'est qu'en 2009 qu'il y a de nouveau eu une baisse importante à 3.85 l/100 km. En revanche, on relève dans la même période une nette augmentation du rendement énergétique chez les véhicules à essence où la valeur est tombée de 6.03 à 5.20 l/100 km.



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

L'exemple ci-après montre l'importance de l'impact de l'augmentation du poids : en 1996, le poids à vide moyen était de 1'309 kg, la consommation moyenne était alors de 8.95 l/100 km. Si le poids était resté inchangé, on aurait obtenu pour 2009 avec la valeur de 4.74 l/100 km du graphique ci-dessus une consommation globale moyenne de 6.20 l/100 km au lieu de la valeur effectivement atteinte de 6.86/100 km.

7. Observations finales

7.1 Comparaisons avec l'étranger

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

7.2 Remerciements

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

7.3 Activités d'auto-suisse

La mise en place d'incitations à l'achat de véhicules économes est un défi. C'est pourquoi, auto-suisse a pris des mesures qui sont censées influencer la consommation spécifique de carburant. L'information en est la partie principale. auto-suisse pense que l'encouragement des véhicules à grand rendement énergétique est aussi possible sans nouvelles taxes ni restrictions.

auto-suisse a créé en complément la plate-forme d'information rouler utile (www.cleverunterwegs.ch). Sur cette plate-forme, différentes mesures de promotion des véhicules à grand rendement énergétique ont été prises. Depuis 2008, on trouve sur ce site aussi un instrument permettant de calculer les émissions de CO₂ des combinaisons de véhicules et de carburants les plus diverses.

Sur le plan technique, le diesel est aujourd'hui devenu politiquement correct. Les importateurs cherchent à sensibiliser la presse spécialisée à ces modèles de véhicules économiques en engageant par exemple 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 acquérir des véhicules économes.

Les importateurs se chargent de la distribution à leurs agents de marque du catalogue des consommations 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 véhicules exposés.

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

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

8. Annexe

8.1 Abréviations

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

8.2 Entreprises membres d'auto-suisse

Seules les entreprises important des voitures de tourisme sont mentionnées.

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
Chrysler Switzerland GmbH	8952 Schlieren	Chrysler, Jeep, Dodge
FIAT Group Automobiles (Switz.) SA	8952 Schlieren	Fiat, Lancia, Alfa-Romeo
FORD Motor Company (Switz.) SA	8304 Wallisellen	Ford
GENERAL MOTORS Suisse SA	8152 Glattbrugg	Opel, Saab
HONDA Automobiles (Suisse) SA	1242 Satigny-Genève	Honda
HYUNDAI Suisse AG	8305 Dietlikon	Hyundai
JAGUAR Land Rover Schweiz AG	5745 Safenwil	Jaguar/Daimler, Land Rover
KIA Motors AG	5745 Safenwil	Kia
Max HEIDEGGER AG	FL-9495 Triesen	BMW/Alpina
Maserati (Suisse) SA	8952 Schlieren	Maserati
MAZDA (Suisse) SA	1217 Meyrin 1	Mazda
Mercedes-Benz Schweiz AG	8952 Schlieren	Mercedes, Smart, Maybach
MM Automobile Schweiz AG	8302 Kloten	Mitsubishi
Nissan Center Europe GmbH	8902 Urdorf	Nissan
PEUGEOT (Suisse) SA	3302 Moosseedorf	Peugeot
PORSCHE Schweiz AG	6300 Zug	Porsche
RENAULT Suisse SA	8902 Urdorf	Renault, Dacia
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 2009

Catégories de poids :

Catégorie de poids kg	Vente 2009		Urbain l/100 km	Extra-urbain. l/100 km	Global l/100 km	CO ₂ g/km	Cylindrée cm ³
	Unités	Part en %					
bis 999	13'493	5.3 %	5.78	4.10	4.72	111	1'054
1'000 - 1'099	21'802	8.5 %	7.45	4.78	5.77	137	1'339
1'100 - 1'199	24'183	9.4 %	7.50	4.92	5.89	140	1'361
1'200 - 1'299	27'404	10.7 %	8.13	5.19	6.27	149	1'477
1'300 - 1'399	33'672	13.1 %	8.51	5.33	6.48	155	1'640
1'400 - 1'499	25'643	10.0 %	8.90	5.45	6.70	163	1'873
1'500 - 1'599	35'316	13.7 %	9.83	5.96	7.37	178	1'940
1'600 - 1'699	29'886	11.6 %	9.82	6.15	7.46	185	2'096
1'700 - 1'799	13'475	5.2 %	10.71	6.25	7.88	197	2'464
1'800 und mehr	32'100	12.5 %	11.51	7.11	8.71	222	2'720
Moyenne	256'974	100.0 %	9.00	5.63	6.86	167	1'836

Catégories de cylindrée :

Catégorie de cylindrée cm ³	Vente 2009		Urbain l/100 km	Extra-urbain. l/100 km	Mixte l/100 km	CO ₂ g/km	Poids à vide. kg
	Unités	Part en %					
bis 999	10'795	4.2 %	5.62	4.03	4.62	109	914
1'000 - 1'399	50'920	20.6 %	7.37	4.87	5.78	137	1'147
1'400 - 1'799	71'088	27.7 %	8.51	5.35	6.51	155	1'346
1'800 - 1'999	55'200	21.5 %	9.41	5.84	7.13	177	1'584
2'000 - 2'499	38'786	15.1 %	9.77	6.11	7.43	187	1'667
2'500 - 2'999	16'397	6.4 %	12.07	6.93	8.81	220	1'865
3'000 - 4'499	10'167	4.0 %	12.75	7.54	9.46	231	1'934
4'500 und mehr	1'621	0.6 %	19.57	9.65	13.28	315	2'083
Moyenne	256'974	100.0 %	9.00	5.63	6.86	167	1'448

Type de carburant:

Type de carburant	Vente 2009		Urbaine l/100 km	Extra-urbaine l/100 km	Mixte g/km	CO ₂ kg	Poids à vide. kg	Cylindrée cm ³
	Unités	l/100 km						
Essence	181'739	70.7 %	9.30	5.70	7.02	165	1'350	1'731
Diesel	75'235	29.3 %	8.28	5.46	6.48	171	1'684	2'090
Moyenne	256'974	100.0 %	9.00	5.63	6.86	167	1'448	1'836

Catégories de consommation de carburant:

Catégorie de rendement énergétique	Vente 2009		Urbaine	Extra-urbaine	Mixte	CO ₂	Poids à vide.	Cylindrée
	Unités	l/100 km	l/100 km	l/100 km	g/km	kg	kg	cm ³
A	61'261	23.8 %	6.38	4.42	5.14	128	1'281	1'515
B	72'162	28.1 %	8.11	5.22	6.26	154	1'386	1'670
C	57'466	22.4 %	9.44	5.85	7.17	174	1'492	1'838
D	38'206	14.9 %	10.66	6.50	8.01	193	1'560	2'000
E	13'008	5.1 %	12.52	7.14	9.09	218	1'686	2'369
F	7'571	2.9 %	13.77	7.59	9.87	235	1'686	2'615
G	7'300	2.8 %	16.44	8.79	11.65	275	1'837	3'526
Durchschnitt	256'974	100.0 %	9.00	5.63	6.86	167	1'448	1'836

Résultats par marque

Marque	Ventes 2009 unités	Emissions de CO ₂ g/km	Poids à vide kg	Consomma- tion normalisée Gesamt-Wert l/100 km	Augmentation /diminution par rapport à	
					1996 %	2008 %
Alfa Romeo	2'328	160	1'327	6.70	-29.75 %	-8.40 %
Audi	15'624	185	1'672	7.59	-19.08 %	-2.14 %
BMW	14'128	180	1'689	7.22	-25.19 %	-1.17 %
BMW - Alpina	35	240	1'925	9.87	-22.37 %	+9.15 %
Chevrolet	2'028	161	1'315	6.61	-28.77 %	-7.66 %
Chrysler/Jeep/Dodge	1'916	220	1'876	8.72	-27.73 %	-4.43 %
Citroën	11'030	157	1'407	6.38	-27.35 %	-1.64 %
Daihatsu	2'287	154	1'120	6.55	-18.37 %	+2.15 %
Fiat	11'466	141	1'153	5.89	-24.98 %	-1.22 %
Ford	14'065	163	1'332	6.70	-26.88 %	-1.10 %
Honda	8'354	149	1'321	6.23	-25.89 %	-7.51 %
Hyundai	4'406	151	1'367	6.20	-27.17 %	-10.39 %
Jaguar/Daimler	698	224	1'835	9.04	-31.76 %	-6.21 %
Kia	2'690	157	1'456	6.41	-34.85 %	-7.97 %
Lancia	1'083	158	1'429	6.50	-24.40 %	+1.76 %
Land Rover	1'135	270	2'455	10.39	-34.89 %	-1.96 %
Lexus	917	175	2'155	7.40	-41.02 %	-13.15 %
Maserati	233	362	1'998	15.57		+2.80 %
Mazda	8'380	162	1'304	6.75	-21.61 %	-3.74 %
Mercedes	11'685	202	1'700	8.14	-22.17 %	-5.12 %
MINI	3'413	143	1'213	5.96		-2.55 %
Mitsubishi	3'662	175	1'421	7.15	-15.31 %	-3.34 %
Nissan	5'817	180	1'431	7.39	-9.71 %	-0.59 %
Opel	14'146	173	1'430	7.16	-17.72 %	+2.78 %
Peugeot	11'942	155	1'403	6.39	-24.37 %	-0.77 %
Porsche	1'245	264	1'868	11.04	-12.74 %	-10.39 %
Renault/Dacia	17'554	166	1'404	6.86	-20.10 %	-3.41 %
Saab	692	219	1'734	9.03	-15.10 %	-0.50 %
Seat	6'220	155	1'340	6.57	-12.20 %	-3.70 %
Skoda	11'462	161	1'420	6.60	-6.80 %	+6.10 %
Smart	2'337	108	842	4.55		-2.90 %
Subaru	8'326	185	1'519	7.64	-19.83 %	-6.62 %
Suzuki	6'424	155	1'193	6.47	-14.83 %	-5.08 %
Toyota	13'415	136	1'337	5.66	-35.54 %	-9.87 %
Volvo	6'900	192	1'656	7.50	-25.62 %	-5.19 %
VW	28'931	167	1'510	6.84	-18.28 %	-5.39 %
Somme	256'974					
Moyenne de toutes les marques		167	1'448	6.86	-23.34 %	-3.90 %

8.4 Evolution chronologique

Evolution par catégories de poids:

Catégorie de poids kg	Année	Ventes 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	
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	1'3339	
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	

Catégorie de poids kg	Année	Ventes 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	
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	
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	

Catégorie de poids kg	Année	Ventes Part en %	Consommation globale l/100 km	Poids à vide kg	Cylindrée 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	
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	
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	

Evolution par catégorie de cylindrée:

Catégorie 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	
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	
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	

Catégorie 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	
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	
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	

Catégorie 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	
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	
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	

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	
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	
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	

Evolution par catégorie de rendement énergétique:

Catégorie de rendement 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 anc.	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 anc	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 anc	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	
B	2002	11.8 %	6.87	172	1'358	1'699
	2003	16.3 %	6.78	167	1'317	1'599
	2004 anc	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 anc	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 anc	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	
C	2002	23.5 %	7.19	174	1'278	1'623
	2003	20.7 %	7.57	183	1'368	1'757
	2004 anc	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 anc	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 anc	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	
D	2002	23.0 %	8.36	201	1'385	1'899
	2003	21.1 %	8.53	205	1'427	1'966
	2004 anc	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 anc	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 anc	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	

Catégorie de rendement énergétique	Année	Vente Part en %	Consommation globale l/100 km	CO ₂ g/km	Poids à vide kg	Cylindrée cm ³
E	2002	15.2 %	9.43	226	1'480	2'173
	2003	13.6 %	9.72	233	1'542	2'313
	2004 anc	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 anc	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 anc	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	
F	2002	7.8 %	10.33	246	1'544	2'501
	2003	5.1 %	10.83	258	1'631	2'897
	2004 anc	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 anc	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 anc	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	
G	2002	5.4 %	12.33	294	1'637	3'216
	2003	4.1 %	12.36	296	1'624	3'265
	2004 anc	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 anc	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 anc	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	

Pour les années 2004, 2006 et 2008 sous rapport, les catégories ont été calculées avec les anciennes valeurs limites applicables 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 pour les années 2004, 2006 et 2008 avec les anciennes et avec les nouvelles limites de catégorie.