

**VCS präsentiert die Auto-Umweltliste 2011****Fazit: Hybridautos sind den Elektroautos vorzuziehen**

Die Auto-Umweltliste als Spezialausgabe des VCS-Magazins erscheint einmal im Jahr und bewertet die Neuwagen auf ökologische Kriterien. Am 24. Februar 2011 wurden in Bern gleich zwei Gesamtsieger feierlich gekürt: Der Lexus CT 200h mit Hybridantrieb teilt den ersten Platz mit dem Fiat 500 mit Erdgasantrieb. Gleichzeitig erschien auch die Lieferwagen-Umweltliste. Für Unternehmen stehen somit genügend Informationsgrundlagen für eine umweltschonende Fahrzeugflotte zur Verfügung. Der VCS nimmt ebenfalls Stellung zu den im Trend liegenden Elektroautos. Diese können unter Umständen einen Beitrag zur ökologischen Optimierung des Verkehrs leisten, dürfen aber nicht die Anstrengungen auf den entscheidenden Ebenen ersetzen, die den Verkehr menschen- und umweltgerechter machen sollen. Dies bestätigt auch Jürgen Resch, Bundesgeschäftsführer der Deutschen Umwelthilfe DUH, im VCS-Interview und plädiert für intelligente wirtschaftliche Anreize in Form von Bonus-Malus-Systemen. Seine Bilanz: Solange ein Grossteil des Strom durch Kohle- und Atomkraftwerke erzeugt wird (Schweiz 40%, BFE 2010), sind die Hybridfahrzeuge den Elektroautos vorzuziehen. (Sprachen: de, fr)

Weitere Informationen:

Auto-Umweltliste 2011

VCS Verkehrs-Club der Schweiz

Deutsche Umwelthilfe DUH

[www.autoumweltliste.ch](http://www.autoumweltliste.ch)[www.verkehrsclub.ch](http://www.verkehrsclub.ch)[www.duh.de](http://www.duh.de)**L'ATE présente l'EcoMobiListe 2011****Bilan: les voitures hybrides plus écologiques que les électriques**

L'EcoMobiListe, guide édité une fois par an pour l'achat écologique de voitures, évalue et classe les nouveaux véhicules selon des critères écologiques. Le 24 février dernier, deux vainqueurs ont été fêtés à Berne: la Lexus CT 200h hybride partage la première place avec la Fiat 500 turbo au gaz naturel. A la même occasion est sorti le classement des véhicules utilitaires, fournissant ainsi aux entreprises toutes les informations nécessaires pour constituer une flotte de véhicules écologiques. L'ATE prend également position sur les voitures électriques en vogue ces dernières années. Elles peuvent contribuer, sous certaines conditions, à rendre le trafic routier plus écologique, mais elles ne doivent pas remplacer les efforts faits à d'autres niveaux pour rendre la circulation routière plus respectueuse de l'homme et de l'environnement. Jürgen Resch, directeur de l'organisation allemande «Deutsche Umwelthilfe», confirme ceci dans une interview de l'ATE et plaide pour des incitations économiques intelligentes sous forme d'un système de bonus-malus. Sa conclusion: tant qu'une grande partie de l'énergie est produite par des centrales nucléaires ou à charbon (Suisse 40%, OFEN), les véhicules hybrides sont à préférer aux électriques. (langues: français, allemand)

Pour plus d'informations:

EcoMobiListe 2011

ATE Association Transports et Environnement

[www.ecomobiliste.ch](http://www.ecomobiliste.ch)[www.ate.ch](http://www.ate.ch)

01.03.2011

# Communiqué de presse

Verkehrs-Club der Schweiz  
Association Transports et Environnement  
Associazione Traffico e Ambiente



**Embargo: jeudi 24 février 2011, 10h00**

**L'ATE présente son Ecomobiliste, édition 2011**

## **La voiture électrique n'est pas la panacée contre le réchauffement climatique**

Berne, le 24 février 2011

**La voiture électrique n'est pas le remède miracle qui rendra le trafic routier plus écologique. Des incitations économiques intelligentes seraient bien plus utiles, a précisé Jürgen Resch, Directeur de l'organisation allemande «Deutsche Umwelthilfe», à l'occasion de la présentation de l'édition 2011 du guide Ecomobiliste de l'ATE Association transports et environnement. Pour la première fois de son histoire, l'Ecomobiliste a désigné deux vainqueurs: la Lexus CT 200h hybride et la Fiat 500 erdgas turbo MTA.**

Actuellement, les voitures entièrement électriques ne contribuent pas vraiment à réduire les atteintes à l'environnement, a précisé Jürgen Resch jeudi devant les médias à Berne. Aujourd'hui la proportion de courant produit par les centrales atomiques ou à charbon reste trop élevée. Dès lors, les voitures électriques ne constituent pas une solution miracle contre le réchauffement climatique, contrairement à ce que certains milieux laissent entendre.

Pour l'actuelle phase de transition, le potentiel des voitures hybrides est, lui, bien plus important. Elles consomment en effet nettement moins de carburant que les voitures usuelles et rejettent ainsi moins de CO<sub>2</sub>. Elles émettent également très peu de polluants.

Jürgen Resch plaide pour la promotion d'automobiles plus écologiques par des incitations économiques, comme, par exemple, par des systèmes de bonus – malus. C'est un non-sens de subventionner les voitures électriques sans nuances, puisque le but est de diminuer les émissions dues au trafic routier.

### **L'Ecomobiliste: une aide pragmatique**

Ce n'est pas davantage en maudissant la voiture que l'on parviendra à rendre le trafic routier moins nuisible pour l'environnement, a déclaré Franziska Teuscher, Présidente centrale de l'ATE. Les idées pragmatiques font davantage avancer les choses. C'est précisément la philosophie adoptée par l'Ecomobiliste qui propose aux consommateurs de précieuses informations pour l'achat d'une voiture.

L'ATE a profité de la sortie de l'Ecomobiliste 2011 pour faire connaître sa position sur l'électromobilité. L'ATE est d'avis que la voiture électrique peut contribuer sous certaines conditions à rendre le trafic routier plus écologique – ce qui ne doit pas empêcher de continuer de s'efforcer, à tous les niveaux, de rendre la circulation routière plus respectueuse de la personne et de l'environnement.

### **Grande première: deux vainqueurs ex-æquo**

La 28e édition de l'Ecomobiliste crée la surprise: pour la première fois de son histoire, elle consacre deux vainqueurs ex-æquo. La Lexus CT 200h a certes un dixième de point d'avance sur la Fiat 500 erdgas turbo MTA. Mais cette différence est si infime – surtout si l'on considère la multitude de critères d'évaluations pris en compte – que l'ATE a décidé de placer ces deux véhicules sur la même marche du podium.

**ATE Association transports et environnement**

Aarberggasse 61, case postale 8676, 3001 Berne  
tél. 0848 611 613, fax 0848 611 612, CCP 49-1651-0  
[www.ate.ch](http://www.ate.ch), [ate@ate.ch](mailto:ate@ate.ch)

La Lexus est – à l'instar de la championne de l'année dernière, la Toyota Prius – une hybride propulsée par un moteur à combustion interne, combiné avec un moteur électrique. Les voitures hybrides dominent le palmarès de l'Ecomobiliste de l'ATE depuis 2004. Alors qu'en 2010, la Prius caracolait en tête du classement, c'est cette année au tour de la Lexus –une autre marque du groupe Toyota – de marquer le plus de points.

La Fiat 500 erdgas turbo MTA est, quant à elle, propulsée par un moteur au gaz naturel. Quatre autres voitures au gaz naturel figurent parmi les dix meilleures de l'Ecomobiliste. La raison en est simple: le gaz naturel produit moins de CO<sub>2</sub> que l'essence ou le diesel. En outre, le gaz naturel distribué en Suisse est enrichi d'environ 20% de biogaz issu du recyclage de déchets naturels, ce qui réduit davantage encore la proportion d'émissions de CO<sub>2</sub> fossile, nuisible au climat.

Pour davantage d'informations:

Kurt Egli, Responsable de projet Ecomobiliste ATE, tél.: 079 678 40 27

Franziska Teuscher, Présidente centrale de l'ATE, tél.: 079 608 91 03

Gerhard Tubandt, Porte-parole de l'ATE, tél.: 079 708 05 36

### **L'EcoMobiListe (EML)**

Edition spéciale du magazine de l'ATE publiée chaque année, le guide environnemental évalue les voitures selon des critères écologiques. Mis à part le tableau comparatif, il renseigne sur le bilan écologique des différents carburants et propose des sujets rédactionnels autour du thème de la voiture.

Décriée à ses débuts comme étant un papier peu sérieux et combattue par le lobby de l'automobile, l'EcoMobiListe s'est peu à peu imposée comme «le guide Michelin de l'automobile propre» et est utilisée comme outil de travail par les autorités et les importateurs d'automobiles. Ainsi, l'EcoMobiListe contribue depuis longtemps à la protection de la santé, de l'environnement et du climat.

La version pdf, les gagnantes par catégorie (de la classe mini au monospace) ainsi que la banque de données en ligne sont disponibles sur [www.ecomobiliste.ch](http://www.ecomobiliste.ch). Vous trouverez sur la même page d'accueil la version pdf de la liste environnementale des camionnettes.

L'EcoMobiListe peut être commandée gratuitement à l'ATE, CP 8676, 3001 Berne, 0848 611 613 (tarif normal), [doc@ate.ch](mailto:doc@ate.ch)

## Editorial

## Changer de cap après 125 ans?



L'automobile fête son 125<sup>e</sup> anniversaire. Pourtant, tout le monde n'est pas à la fête. L'automobile souffre d'un problème d'image et les acteurs de la branche ont des avis divergents au sujet de la direction à suivre à l'avenir.

Certains pensent se trouver à l'aube d'une ère nouvelle, marquée par le lancement de la production en série de voitures électriques. Certes, après plusieurs années de prophétie, de véritables voitures électriques commencent lentement à sillonner nos chaussées. Avant même qu'elle soit mise sur le marché, la Nissan Leaf a été sacrée voiture européenne de l'année. Contrairement à ses concurrentes, la Leaf n'est pas un modèle «normal», dont le moteur à essence est remplacé par une propulsion électrique. Son concept a été entièrement repensé.

L'essor de ces véhicules signifie-t-il vraiment l'avènement des transports motorisés individuels sans émissions polluantes, comme le laisse entendre la publicité optimiste? Les sceptiques voient dans la voiture électrique un simple «alibi» écologique de l'industrie automobile et une manière de détourner l'attention des vrais problèmes. Ils mettent en garde contre un excès d'optimisme, ainsi que contre la promotion unilatérale de la voiture électrique (pages 10 et 30 ff). Pour une protection du climat efficace, il reste nécessaire d'optimiser les voitures à essence, diesel ou à gaz. En considération de l'augmentation continue du trafic routier, on doit se poser d'autres questions. Ainsi la mobilité devra être ramenée à des dimensions raisonnables en menant une politique d'aménagement du territoire intelligente et en favorisant le développement des transports publics et de la mobilité douce.

Aujourd'hui déjà, il est possible d'agir d'une manière responsable. L'Ecomobiliste offre une foule d'informations, d'idées et de conseils pour aider les personnes soucieuses du respect de l'environnement à choisir un véhicule adéquat et à l'utiliser avec modération.

Kurt Egli

# Une Lexus et une

Ces sept dernières années, la tête du classement était invariablement occupée par les voitures hybrides. Cette année, ce sont la Lexus CT 200h hybride et la Fiat 500 Turbo à gaz qui totalisent le plus de points.

Dans l'édition 2011 de l'Ecomobiliste, la championne de l'année dernière, la Toyota Prius, une voiture de la catégorie moyenne, a été détrônée par une hybride du même fabricant: la Lexus CT 200h. Ce modèle plus luxueux, produit par une succursale de Toyota sur la base de la Prius, prend la tête du classement avec 80,3 points pour ses meilleures qualités au niveau du bruit et de la consommation. Honda et Toyota misent depuis plusieurs années sur le développement de voitures hybrides à propulsion électrique/essence. A elles seules, ces deux marques ont produit les vainqueurs de l'Ecomobiliste de ces sept dernières années. Elles ne se contentent toutefois pas d'équiper des modèles de luxe de technologie économique, mais aussi de petites voitures et de catégorie moyenne.

Pour la première fois depuis la création de l'Ecomobiliste, il y a 28 ans, deux modèles se partagent la première place. Malgré une différence minime de 0,1 point, la Fiat 500 turbo à gaz se classe également au premier rang. Elle est ainsi la première voiture à gaz à occuper la plus haute marche du podium. Ce modèle de la classe mini, lancé par Erdgas Mobil SA et distribué par Fiat Suisse, se distingue principalement par ses faibles émissions de CO<sub>2</sub>, à savoir: 63 g/km.

Mais la Lexus CT 200h n'est pas la seule hybride à occuper le haut du classement: la championne de l'année dernière, la Toyota Prius, se classe troisième avec un petit retard de 5 points et la Toyota Auris sixième. La Honda Insight, vainqueur en 2009, occupe le 7<sup>e</sup> rang. Avec ses 69,4 point, la plus petite des hybrides, la Jazz de Honda, manque de jus-

## Les fabricants les plus écologiques

Rang	Année précéd.	Fabricant	Points
1	5	Volkswagen	80
1	1	Toyota	80
3	2	Mercedes / Smart	77
4	7	Audi	64
5	3	BMW / Mini	59

Outre la phase d'utilisation d'une voiture – évaluée par l'Ecomobiliste – sa phase de production constitue aussi une charge environnementale importante. Tous les deux ans, le VCD (l'ATE d'Allemagne) évalue l'engagement des constructeurs en matière de protection de l'environnement. Dans cette catégorie également, deux vainqueurs se partagent la première place, à savoir: Toyota et VW. Vous trouverez davantage d'informations à ce sujet en page 61.

# Fiat en tête



Une Lexus hybride et une Fiat 500 à gaz obtiennent le plus de points.

tesse de se classer dans les dix premières. Les automobiles à gaz se sont, elles aussi, bien placées. Comme l'année précédente, cinq modèles du top-ten utilisent ce type de carburant. Le gaz naturel émet moins de CO<sub>2</sub> que l'essence ou le diesel. En outre, il contient – en Suisse – 20% de biogaz issu du recyclage de détrit.

Chaque année, l'ATE évalue plusieurs centaines de modèles des marques les plus courantes pour établir son Ecomobiliste. Elle attribue à chaque modèle une note globale sur la base d'un

système objectif éprouvé. Outre le classement top-ten, l'ATE désigne également un vainqueur pour les principales classes de voitures – des minis aux monospaces de 6 places et davantage, en

passant par la classe moyenne. (voir pages 6/7 et les tableaux depuis la page 38).

Kurt Egli

## Les voitures électriques sont encore rares

Pour la deuxième année déjà, l'Ecomobiliste a passé à la loupe les prestations des quelques rares authentiques voitures électriques (voir page 33). Les résultats doivent toutefois être interprétés avec prudence. Ils n'ont pas encore la fiabilité de leurs « concurrents » à moteur à combustion. Pour certains modèles, on ne dispose même pas d'indications de consommation normées. En outre, une évaluation globale ne sera possible que lorsque des données plus précises seront disponibles sur la charge environnementale de la production des batteries.

## Les 10 meilleures, toutes classes confondues

Classement	Marque	Modèle	Cylindrée en cm <sup>3</sup>	Puissance en kW et CV	Vitesses	Type de carburant	Notation globale	Evaluation graphique	Étiquette énergétique
1	Lexus	CT 200h Hybrid	1798	100/136	as	E	80.3	★★★★★	A
1	Fiat	500 TwinAir erdgas turbo MTA <b>Gaz naturel CH</b>	875	63/85	a5	G	80.2	★★★★★	A
3	Toyota	Prius 1.8 Hybrid	1798	100/136	as	E	75.3	★★★★★	A
4	Ford	Ka 1.2 Greenpower <b>Gaz naturel CH</b>	1242	50/68	m5	G	73.8	★★★★★	A
5	Toyota	IQ 1.0 ECO	998	50/68	m5	E	73.7	★★★★★	A
6	Toyota	Auris 1.8 Hybrid	1798	100/136	as	E	73.3	★★★★★	A
7	Honda	Insight Hybrid	1339	72/98	as	E	71.9	★★★★★	A
8	Toyota	IQ 1.0	998	50/68	m5	E	70.7	★★★★★	A
9	VW	Passat 1.4 TSI DSG EcoFuel <b>Gaz naturel CH</b>	1390	110/150	a7	G	70.2	★★★★★	A
10	Fiat	Punto EVO 1.4 NP <b>Gaz naturel CH</b>	1368	51/70	m5	G	69.8	★★★★★	A
10	VW	Touran 1.4 TSI DSG EcoFuel <b>Gaz naturel CH</b>	1390	110/150	a7	G	69.8	★★★★★	A

Ce tableau donne le classement des voitures qui obtiennent le plus de points, toutes catégories confondues. Grâce aux motorisations hybrides et à gaz modernes, cinq « classe moyenne » entrent dans le top-ten.

# Les gagnantes par catégorie

## Classe mini



Fiat 500 TwinAir erdgas turbo MTA **G\***

1

**ECOCHAMPION 2011**  
CLASSE MINI  
Fiat 500 TwinAir erdgas turbo MTA

Classement	Marque	Modèle	Cylindrée en cm <sup>3</sup>	Puissance en kW et CV	Vitesses	Type de carburant	Notation globale	Evaluation graphique	Etiquette énergétique
1	Fiat	500 TwinAir erdgas turbo MTA <b>G*</b>	875	63/85	a5	G	80.2	★★★★★	A
2	Ford	Ka 1.2 Greenpower <b>G*</b>	1242	50/68	m5	G	73.8	★★★★★	A
3	Toyota	IQ 1.0 ECO	998	50/68	m5	E	73.7	★★★★★	A
4	Toyota	IQ 1.0	998	50/68	m5	E	70.7	★★★★★	A
5	Nissan	Pixo 1.0	996	50/68	m5	E	69.1	★★★★★	A
6	Fiat	Panda 1.4 NP <b>G*</b>	1368	51/70	m5	G	69.0	★★★★★	A
7	Smart	cabrio/coupé 40 kW cdi <b>FP</b>	799	40/54	as	D	68.0	★★★★★	A
8	Citroen	C1 1.0i	998	50/68	m5	E	66.3	★★★★★	A
8	Peugeot	107 1.0i	998	50/68	m5	E	66.3	★★★★★	A
8	Toyota	Aygo 1.0	998	50/68	m5	E	66.3	★★★★★	A

## Petites voitures



Fiat Punto EVO 1.4 NP **G\***

1

**ECOCHAMPION 2011**  
PETITES VOITURES  
Fiat Punto EVO 1.4 NP Gaz naturel

1	Fiat	Punto EVO 1.4 NP <b>G*</b>	1368	51/70	m5	G	69.8	★★★★★	A
2	VW	Polo 1.2 TDI CR BlueMotion <b>FP</b>	1199	55/75	m5	D	69.5	★★★★★	A
3	Honda	Jazz 1.3 Hybrid	1339	72/98	as	E	69.4	★★★★★	A
4	Ford	Fiesta 1.25 Greenpower <b>G*</b>	1242	59/81	m5	G	68.2	★★★★★	A
5	Seat	Ibiza 1.2 TDI CR Ecomotive <b>FP</b>	1199	55/75	m5	D	66.5	★★★★★	A
6	Skoda	Fabia 1.2 TDI-CR Greenline <b>FP</b>	1199	55/75	m5	D	64.5	★★★★★	A
7	Ford	Fiesta 1.6 TDCi Econetic <b>FP</b>	1560	70/95	m5	D	64.0	★★★★★	A
7	Hyundai	i20 1.4 CRDi ISG <b>FP</b>	1396	66/90	m6	D	64.0	★★★★★	A
9	Nissan	Micra 1.2	1198	59/80	m5	E	63.9	★★★★★	A
10	VW	Polo 1.6 TDI CR BlueMotion <b>FP</b>	1598	66/90	m5	D	63.0	★★★★★	A

## Classe moyenne inférieure



Lexus CT 200h Hybrid

1

**ECOCHAMPION 2011**  
CLASSE MOYENNE INF.  
Lexus CT 200h Hybrid

1	Lexus	CT 200h Hybrid	1798	100/136	as	E	80.3	★★★★★	A
2	Toyota	Auris 1.8 Hybrid	1798	100/136	as	E	73.3	★★★★★	A
3	Honda	Insight Hybrid	1339	72/98	as	E	71.9	★★★★★	A
4	Ford	Focus 1.6i Greenpower <b>G*</b>	1596	73/99	m5	G	62.2	★★★★★	D
5	Volvo	C30 1.6D DRIVe <b>FP</b>	1560	84/114	m6	D	61.5	★★★★★	A
5	VW	Golf 1.6 TDI CR BlueMotion <b>FP</b>	1598	77/105	m5	D	61.5	★★★★★	A
7	Seat	Leon 1.6 TDI CR Eco <b>FP</b>	1598	77/105	m5	D	59.5	★★★★	A
8	VW	Golf 1.2 TSI BlueMotion	1197	77/105	m6	E	59.3	★★★★	A
9	Audi	A3 1.6 3T TDi <b>FP</b>	1598	77/105	m5	D	57.5	★★★★	A
10	VW	Golf Plus 1.2 TSI BlueMotion	1197	77/105	m6	E	56.8	★★★★	A

## Classe moyenne



Toyota Prius 1.8 Hybrid

1

**ECOCHAMPION 2011**  
CLASSE MOYENNE  
Toyota Prius 1.8 Hybrid

1	Toyota	Prius 1.8 Hybrid	1798	100/136	as	E	75.3	★★★★★	A
2	VW	Passat 1.4 TSI DSG EcoFuel <b>G*</b>	1390	110/150	a7	G	70.2	★★★★★	A
3	Skoda	Octavia 1.6 TDI-CR Greenline <b>FP</b>	1598	77/105	m5	D	61.5	★★★★★	A
4	Volvo	S40/V50 1.6D DRIVe <b>FP</b>	1560	84/114	m6	D	61.5	★★★★★	A
5	Ford	Mondeo 1.6i Greenpower <b>G*</b>	1596	87/119	m5	G	59.4	★★★★	C
6	VW	Jetta 1.6 TDI CR BlueMotion <b>FP</b>	1598	77/105	m5	D	58.5	★★★★	A
7	VW	Jetta 1.2 TSI BlueMotion	1197	77/105	m6	E	56.3	★★★★	A
8	Volvo	S40/V50 1.6D D2 <b>FP</b>	1560	84/114	m6	D	54.0	★★★★	A
9	Skoda	Octavia 1.6 TDI-CR <b>FP</b>	1598	77/105	m5	D	53.5	★★★★	A
10	VW	Passat 1.6 TDI CR BlueMotion <b>FP</b>	1598	77/105	m6	D	52.0	★★★★	A

\*G = Gaz naturel CH (voir page 55) FP = avec filtre à particules fermé

★★★★★ Top Ten  
★★★★★ 60 points et plus  
★★★★ 51.5-59.9 points  
★★★ 43.0-51.4 points  
★★ 36.0-42.9 points  
★ moins de 36 points

### Classe moyenne supérieure



Skoda Superb 1.6 TDI-CR Greenline **PF**

1

**ECOCHAMPION 2011**  
CLASSE MOYENNE SUP.  
Skoda Superb 1.6 TDI-CR Greenline

Classement	Marque	Modèle	Cylindrée en cm <sup>3</sup>	Puissance en kW et CV	Vitesses	Type de carburant	Notation globale	Evaluation graphique	Etiquette énergétique
1	Skoda	Superb 1.6 TDI-CR Greenline <b>PF</b>	1598	77/105	m5	D	50.0	★★★★	A
2	VW	Passat CC 2.0 TDI CR BlueM <b>PF</b>	1968	103/140	m6	D	48.5	★★★★	A
3	Mercedes	E 200 NGT BlueE <b>G*</b>	1796	120/163	a5	G	47.8	★★★★	A
4	Audi	A7 Sportback 3.0 TDI Multitr. <b>PF</b>	2967	150/204	as	D	39.5	★★	C
5	Mercedes	E 200 CDI BlueE <b>PF</b>	2143	100/136	a5	D	38.0	★★	A
6	Skoda	Superb 2.0 TDI-CR <b>PF</b>	1968	103/140	m6	D	37.5	★★	A
7	BMW	520d <b>PF</b>	1995	135/184	m6	D	36.5	★★	A
8	BMW	530d <b>DeNOx-Kat PF</b>	2993	180/245	a8	D	36.0	★★	A
9	Audi	A6 Avant 2.0 TDI <b>PF</b>	1968	100/136	m6	D	35.5	★	B
9	Mercedes	E 250 CDI BlueE <b>PF</b>	2143	150/204	m6	D	35.5	★	A
9	Saab	9-5 2.0 TiD <b>PF</b>	1956	118/160	m6	D	35.5	★	A
9	Volvo	S80 2.0D D3 <b>PF</b>	1984	120/163	m6	D	35.5	★	A

### Monospaces (à 5 places)



Fiat Qubo 1.4 NP **G\***

1

**ECOCHAMPION 2011**  
MONOSPACES (5 PLACES)  
Fiat Qubo 1.4 NP Gaz nat.

1	Fiat	Qubo 1.4 NP <b>G*</b>	1368	51/70	m5	G	67.2	★★★★★	A
2	Ford	C-Max 1.6i Greenpower <b>G*</b>	1596	76/104	m5	G	65.0	★★★★★	A
3	Ford	Fusion 1.6 Greenpower <b>G*</b>	1596	73/99	m5	G	62.2	★★★★★	C
4	Mercedes	B 180 NGT BlueE <b>G*</b>	2034	85/116	m5	G	59.8	★★★★	D
5	Fiat	Doblò 1.4 NP <b>G*</b>	1368	88/120	m5	G	58.2	★★★★	B
6	Renault	Modus 1.5 dCi <b>PF</b>	1461	65/88	m5	D	56.1	★★★★	B
7	Nissan	Note 1.5 dCi <b>PF</b>	1461	66/90	m5	D	56.0	★★★★	A
8	Ford	C-Max 1.6 TDCi <b>PF</b>	1560	70/95	m6	D	55.5	★★★★	A
9	Hyundai	ix20 1.4 CRDi <b>PF</b>	1396	66/90	m6	D	54.0	★★★★	A
10	Skoda	Roomster 1.2 TDI CR Greenline <b>PF</b>	1199	55/75	m5	D	52.5	★★★★	A

### Monospaces (à 6 places ou plus)



VW Touran 1.4 TSI DSG EcoFuel **G\***

1

**ECOCHAMPION 2011**  
MONOSPACES (>5 PLACES)  
VW Touran 1.4 TSI DSG EcoFuel Gaz naturel

1	VW	Touran 1.4 TSI DSG EcoFuel <b>G*</b>	1390	110/150	a7	G	69.8	★★★★★	A
2	Mazda	5 1.6 CD <b>PF</b>	1560	85/116	m6	D	56.5	★★★★	A
3	Opel	Zafira 1.6 ECOflex Turbo CNG <b>G*</b>	1598	110/150	m6	G	54.2	★★★★	A
4	Ford	Grand C-Max 1.6 TDCi <b>PF</b>	1560	70/95	m6	D	48.5	★★★★	A
4	VW	Touran 1.6 TDI CR BlueMotion <b>PF</b>	1598	77/105	m6	D	48.5	★★★★	A
6	VW	Caddy Life Maxi 2.0 EcoFuel <b>G*</b>	1984	80/109	m5	G	47.0	★★★★	A
7	Renault	Grand Scénic 1.5 dCi <b>PF</b>	1461	81/110	m6	D	43.8	★★★★	C
8	Peugeot	5008 1.6 HDI <b>PF</b>	1560	82/112	a6	D	42.5	★★	A
9	Ford	Grand C-Max 1.6i	1596	77/105	m5	E	42.3	★★	A
9	VW	Touran 1.2 TSI BlueMotion	1197	77/105	m6	E	42.3	★★	C

### Véhicules 4x4



Suzuki Swift 1.2 GL 4x4

1

**ECOCHAMPION 2011**  
VÉHICULES 4X4  
Suzuki Swift 1.2 GL 4x4

1	Suzuki	Swift 1.2 GL 4x4	1242	69/94	m5	E	53.8	★★★★	A
2	Toyota	Urban Cruiser 1.4 D-4D 4x4 <b>PF</b>	1364	66/90	m6	D	50.0	★★★★	B
3	Lexus	RX 450h Hybrid 4x4	3456	220/299	as	E	48.5	★★★★	A
4	Mini	Countryman Cooper D 4x4 <b>PF</b>	1598	82/112	m6	D	42.5	★★	A
5	Fiat	Panda 1.2 4x4	1242	51/69	m5	E	42.3	★★	A
6	Audi	A3 2.0 3T TDI quattro <b>PF</b>	1968	103/140	m6	D	40.5	★★	C
6	Skoda	Octavia Combi 1.6 TDI-CR 4x4 <b>PF</b>	1598	77/105	m6	D	40.5	★★	A
6	VW	Passat 2.0 TDI CR BlueM 4x4 <b>PF</b>	1968	103/140	m6	D	40.5	★★	B
9	Fiat	Sedici 1.6 4x4	1586	88/120	m5	E	39.3	★★	A
9	Suzuki	SX4 1.6 4x4	1586	88/120	m5	E	39.3	★★	C

\*G = Gaz naturel CH (voir page 55) **PF** = avec filtre à particules fermé

★★★★★ Top Ten  
★★★★ 60 points et plus  
★★★★ 51.5-59.9 points  
★★★ 43.0-51.4 points  
★★ 36.0-42.9 points  
★ moins de 36 points



L'EML rend aussi service lors de l'achat de véhicules d'occasion.

## La banque de données sur internet

La présente version imprimée de l'EML fournit une évaluation d'une partie seulement des modèles de voitures disponibles en Suisse. Par contre, l'EML sur internet évalue toutes les voitures de tourisme vendues en Suisse émettant moins de 180g de CO<sub>2</sub> par km, ainsi que les utilitaires

et minibus jusqu'à 3,5 tonnes. Le système interactif présente une multitude de données de manière claire et «digeste». Il effectue rapidement les recherches les plus complexes à l'aide de fonctions simples et pratiques.

L'Ecomobiliste «électronique» est un outil très précieux pour les professionnels (entreprises et administrations) et sert de référence pour la constitution d'une

flotte de véhicules plus respectueux de l'environnement. Toutes les données de la version de base peuvent être consultées et téléchargées gratuitement à l'adresse [www.ecomobiliste.ch](http://www.ecomobiliste.ch).

## Précieuse aussi pour l'achat d'une occasion

L'Ecomobiliste offre aussi une aide précieuse dans la recherche d'une voiture d'occasion «écologique». Il faut cependant être conscient du fait que le système d'évaluation tient compte de l'évolution technique de chaque modèle. Ainsi, l'évaluation ne porte que sur les modèles de l'année en cours. Bien qu'il ne soit pas possible d'effectuer une comparaison directe avec un modèle actuel, les classements des années précédentes fournissent une indication toujours valable sur les qualités «écologiques» des modèles de ces années-là.

Depuis l'édition 2000, l'Ecomobiliste peut être consultée sur le site internet [www.ecomobiliste.ch](http://www.ecomobiliste.ch) (et sa banque de données depuis la version 2005). Vous pouvez aussi obtenir d'anciens exemplaires en version imprimée.

## L'Ecomobiliste évalue aussi les utilitaires

Depuis octobre 2009, il est possible de télécharger depuis le site internet l'évaluation (format pdf) des utilitaires et minibus jusqu'à 3,5 tonnes. L'Ecomobiliste des utilitaires a la même architecture graphique que la présente édition pour les voitures de tourisme et est réactualisée régulièrement.

### Comment obtenir l'EML

#### Commander l'Ecomobiliste 2011

Vous pouvez commander tous les exemplaires supplémentaires de l'Ecomobiliste que vous désirez (dans la limite des stocks disponibles) à l'adresse:

ATE Association transports et environnement  
Case postale 8676  
3001 Berne  
Tél. 0848 611 613 (tarif normal)  
Fax 0848 611 612  
[ecomobiliste@ate.ch](mailto:ecomobiliste@ate.ch)  
[www.ecomobiliste.ch](http://www.ecomobiliste.ch)

#### Bulletin complémentaire 2011

Le bulletin complémentaire 2011, portant sur les modèles sortis en été et en automne 2010, paraîtra à la mi-octobre 2011 et pourra être commandé ou téléchargé à l'adresse [www.ecomobiliste.ch](http://www.ecomobiliste.ch).

#### Archives

Les anciennes Ecomobilistes (depuis l'édition 2000) et la base de données (depuis 2005) peuvent être consultées sur internet à l'adresse [www.ecomobiliste.ch](http://www.ecomobiliste.ch).

Il est également possible de commander d'anciens exemplaires imprimés (dans la limite des stocks).

#### Questions

Pour toutes questions relatives à l'Ecomobiliste, n'hésitez pas à vous adresser à la coordination du projet: [ecomobiliste@ate.ch](mailto:ecomobiliste@ate.ch) Tél. 0848 611 613 (tarif normal)

### Les dix meilleurs véhicules à l'éthanol (E85)

Classement	Marque	Modèle	Classe	Cylindrée en cm <sup>3</sup>	Puissance en kW et CV	Vitesses	Type de carburant	Notation globale	Évaluation graphique	Étiquette énergétique
1	Ford	C-Max 1.6i FlexiFuel	monospaces	1596	92/125	m5	E85	89.2	★★★★★	C
2	Saab	9-5 2.0T	classe moyenne sup.	1998	162/220	m6	E85	88.6	★★★★★	C
3	Saab	9-3 2.0 Bio Power	classe moyenne	1998	129/175	m6	E85	87.0	★★★★★	C
4	Ford	Mondeo 2.0i Flexifuel	classe moyenne	1999	107/146	m5	E85	86.7	★★★★★	E
5	Ford	Galaxy 2.0i Flexifuel	monospaces	1999	107/146	m5	E85	86.5	★★★★★	D
5	Ford	S-Max 2.0i FlexiFuel	monospaces	1999	107/146	m5	E85	86.5	★★★★★	E
7	Saab	9-5 2.0T XWD	classe moyenne sup.	1998	162/220	m6	E85	86.3	★★★★★	D
8	Dacia	Logan MCV Lauréate 1.6	classe moyenne inf.	1598	77/105	m5	E85	86.2	★★★★★	D
9	Volvo	C30 2.0 Flexifuel	classe moyenne inf.	1999	107/146	m5	E85	84.7	★★★★★	E
9	Volvo	S40/V50 2.0 Flexifuel	classe moyenne	1999	107/146	m5	E85	84.7	★★★★★	E

Les véhicules les moins polluants sont ceux qui roulent à l'éthanol 85. Ils obtiennent la meilleure note absolue dans le système d'évaluation de l'ATE. Mais comme ces carburants ne sont pas disponibles dans toute la Suisse et qu'une solution de rechange n'est pas assurée suite à la fermeture de l'usine suisse d'Attsholz, ils figurent dans une liste séparée et n'apparaissent pas dans le «top ten», ni dans les Eco-champions par catégorie.



Depuis plusieurs années les vélos électriques connaissent un grand succès, pour les loisirs et pour le trafic pendulaire.

© flyer.ch



## Chances et limites de l'électromobile

Dans son papier de position, l'ATE explique à quelles conditions les véhicules électriques peuvent contribuer à la protection du climat. Les espoirs sont souvent exagérés.

**P**our atteindre l'objectif climatique et limiter le réchauffement de la planète à 2°C au maximum, les émissions de CO<sub>2</sub> devront, d'ici à 2050, être réduites de 80% par rapport à 1990. L'ATE soutient pour cette raison le passage à une mobilité qui évite le plus possible le recours aux énergies fossiles. Elle demande que l'on passe rapidement aux actes en vue d'atteindre cet objectif.

### Commencer par éviter le trafic

Dans un nouveau papier de position sur l'électromobilité\*, l'ATE relève la nécessité d'agencer tout le domaine des transports de façon plus efficace, plus favorable au climat et plus respectueuse des ressources. Éviter les trajets inutiles et réduire la pression à la mobilité servent cet objectif. La mobilité forcée résulte surtout de la distance géographique entre l'habitation, le lieu de travail et les com-

merces. Elle est étroitement liée à l'aménagement du territoire. Il faut aussi viser le transfert vers la mobilité piétonne et cycliste, les transports publics et l'autopartage. La propulsion électrique peut aussi être utilisée pour le transport individuel, si elle sert l'objectif climatique. La question déterminante est celle de savoir d'où provient l'énergie.

### L'électromobilité a une longue tradition

En Suisse, le secteur des transports publics (train, tram et trolleybus) fait traditionnellement preuve d'un haut degré d'électrification. A plein rendement, il occupe la deuxième place au classement de l'efficacité énergétique après le vélo. Pour transporter une personne sur 100 kilomètres, les CFF ont

### Voitures électriques en autopartage?

Mobility Solutions SA, le gestionnaire du parc de véhicules de La Poste, a lancé à Bâle et à Ittigen, près de Berne, un projet d'autopartage avec des voitures électriques, appelé eShare. Il s'agit là d'un projet pionnier. Les clients peuvent s'enregistrer sur le site [www.projekteshare.ch](http://www.projekteshare.ch) et réserver par téléphone ou par Internet une voi-

ture transformée pour rouler à l'électricité. Ils ne paient que l'utilisation du véhicule; le projet pilote ne prévoit ni abonnement, ni cotisation. L'entreprise d'autopartage Mobility fait elle aussi ses premières expériences avec des voitures électriques. Cinq Smart Electric Drive sont utilisées dans un test fermé avec des entreprises choisies.

besoin d'à peu près autant d'énergie qu'en contient un litre d'essence. Sur les rails, la voiture à un litre fait déjà partie du quotidien. Mais malgré cette efficacité, le chemin de fer recèle encore un potentiel d'économies. D'ici 2015, les CFF veulent encore économiser 10 % d'énergie.

On observe ces dernières années une électrification rapide du secteur des deux-roues. Avec l'entreprise Biketec, la Suisse abrite un pionnier du vélo électrique. Depuis, d'autres fabricants sont entrés en scène (voir le supplément vélo du Magazine ATE 1/2011). La plupart servent à éviter des trajets en voiture. Mais une partie des acheteurs sont aussi des transfuges des transports publics et du vélo «normal».

### L'émission zéro n'existe pas

Les voitures électriques utilisent l'énergie de façon bien plus efficace que les autos à moteur à combustion. Elles ne rejettent pas directement de polluants ni de gaz à effet de serre, bien sûr, mais elles ne sont pas aussi peu polluantes que la publicité le suggère souvent. Les émissions sont produites à la centrale électrique. Ces installations permettent au moins de neutraliser les polluants toxiques classiques à moindres frais et en utilisant moins de ressources que dans les véhicules individuels.

Pour le bilan environnemental et climatique, la source d'énergie joue un rôle déterminant. Les plus efficaces sont l'énergie hydraulique et l'énergie éolienne. Si l'on recourt au charbon, par contre, les émissions de CO<sub>2</sub> atteignent le niveau d'un grand nombre de voitures à moteur à combustion classique. Ce qui est essentiel pour la réduction du CO<sub>2</sub>, c'est donc la rapidité avec laquelle les énergies renouvelables s'imposeront. Les installations solaires, éoliennes et à biogaz doivent être en mesure de couvrir les besoins des voitures électriques. L'énergie atomique, par contre, ne convient pas. Elle est liée à trop de risques et se heurte à d'insolubles problèmes d'élimination des déchets.

### Une plus grande efficacité

L'électricité produite par des sources renouvelables est précieuse. Elle ne doit pas être gaspillée dans des véhicules inefficaces. Il faut produire des voitures électriques par des techniques de construction légère, pour qu'elles consomment le moins possible. A cet égard, l'ATE milite pour des indications réalistes sur la consommation pour toutes les formes de propulsion. Pour réduire les émis-

sions moyennes de CO<sub>2</sub> des voitures de tourisme, il faut inscrire dans la loi les objectifs de 130g de CO<sub>2</sub> par km d'ici 2015 et de 95g d'ici 2020. Il s'agit là, à côté d'une taxe CO<sub>2</sub> sur les carburants, de la mesure la plus efficace pour protéger le climat. Les véhicules à moteur diesel ou à essence constitueront pendant encore relativement longtemps la majeure partie de la flotte automobile.

### Pas de subventions

L'ATE rejette l'idée d'encourager l'achat de voitures électriques par des subventions d'Etat. Celles-ci encourageraient la voiture de façon unilatérale. Les usagers de vélos, électriques ou non, et les détenteurs d'un abonnement général, qui se déplacent de façon plus respectueuse de l'environnement, ne toucheraient eux pas un centime. Les autos électriques bénéficient déjà d'un avantage fiscal: elles sont exonérées de l'impôt sur les huiles minérales. Dans bien des cantons, elles sont également exemptées, entièrement ou partiellement, de la taxe automobile. Pour remplacer l'impôt sur les huiles minérales, l'ATE propose d'introduire un impôt sur les véhicules électriques en fonction du kilométrage. L'exemption de la taxe automobile doit être limitée dans le temps. L'ATE juge également superflues d'autres mesures d'encouragement comme la mise à disposition de courant à un prix de faveur ou des places de parc gratuites.

### Les scooters électriques

Vélocycleurs, scooters et motos sont aujourd'hui vendus le plus souvent sans catalyseur, ou avec des catalyseurs de moindre



La propulsion électrique est largement répandue dans les transports publics: tram à Wabern près de Berne.

qualité, dont l'effet à long terme est très limité. Une meilleure technique pour réduire les gaz d'échappement est techniquement complexe et trop coûteuse. En moyenne annuelle, un quart des émissions d'ozone est dû aux deux-roues motorisés. Beaucoup de moteurs sortent leurs machines surtout par les jours chauds et ensoleillés, quand la charge d'ozone est déjà élevée. Il s'ensuit que les avantages de la propulsion électrique pour la santé et l'environnement sont nettement plus marqués pour les deux-roues que pour la voiture. L'ATE soutient par conséquent un passage aussi complet que possible de cette catégorie à la propulsion électrique. Kurt Egli

\* Le papier de position circonstancié de l'ATE sur l'électromobilité peut être téléchargé à l'adresse [www.ecomobiliste.ch](http://www.ecomobiliste.ch).



Dans le domaine des automobiles, la propulsion purement électrique est encore rare. La petite Smart eDrive en fait partie.

# L'écobilan des voitures électriques

Pour la deuxième année déjà, l'Ecomobiliste (EML) passe les voitures électriques sous la loupe. La charge environnementale de l'énergie atomique est aussi prise en compte. Mais le choix des modèles reste limité.

Depuis l'année dernière, l'Ecomobiliste évalue aussi les voitures électriques. Cependant, le choix des modèles reste limité. Par ailleurs, les véhicules électriques légers, tels que Twike et Cityel, ne sont pas évalués par l'Ecomobiliste. Une comparaison avec les voitures de tourisme n'est pas réaliste, du fait que leurs critères d'homologation sont différents (tests de collision, airbags, etc.).

Comme les électromobiles sont presque silencieuses et n'émettent pas directement de substances nuisibles, elles obtiennent d'excellentes notes dans ces domaines. La situation est plus complexe au niveau des émissions de CO<sub>2</sub>. On parle souvent de «zéro émission» au sujet de la propulsion électrique. Pourtant, cette affirmation n'est pas correcte puisqu'à maints endroits, le courant est produit à par-

tir d'énergie fossile, telle que le gaz naturel, le charbon ou le pétrole. Ces centrales électriques rejettent ainsi de grandes quantités de CO<sub>2</sub>. Suivant la proportion de courant d'origine fossile utilisé, les électromobiles peuvent s'avérer plus polluantes encore que les voitures classiques de technologie moderne. L'Ecomobiliste s'est limitée à évaluer d'une part l'utilisation avec le «mélange d'électricité» disponible en Suisse et, d'autre part, avec du courant d'origine photovoltaïque.

L'énergie nucléaire est une importante composante du mélange d'électricité du réseau suisse. C'est pourquoi l'EML a introduit un nouvel indice permettant d'évaluer ce point. L'utilisation d'énergie atomique produit des émissions radioactives dans l'air et les eaux, ainsi que des déchets hautement,

moyennement et faiblement radioactifs qui doivent être entreposés durant une période extrêmement longue.

L'entreprise ESU-Services Sàrl à Uster, spécialisée dans les écobilans, a développé pour l'Ecomobiliste un système qui utilise un indice représentatif des répercussions de l'énergie atomique sur l'environnement. Cet indice quantifie le volume de déchets hautement radioactifs découlant de la préparation des éléments de combustion, de la production de courant dans le réacteur et de l'élimination. Les valeurs sont tirées de la banque de données d'écobilan Ecoinvent. L'échelle varie entre dix points, lorsqu'aucun déchet hautement radioactif n'est produit (0 mm<sup>3</sup>/km) et zéro point, lorsque le véhicule «produit» 2,9 mm<sup>3</sup> de déchets ou davantage par km.

Caractéristiques du véhicule						Bruit	Energie	Gaz d'échap.	Evaluation des catégories d'effets						Résultat EML		
1	2	3	4	6	8	9	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	
Marque / Modèle	Origine du courant	Prix catalogue en francs	Carosserie	Places	Puissance en kW et ch	Classe	Valeur en dB(A)	Consommation mixte en kWh/100km	CO <sub>2</sub> en g/km	Classe d'émission	Facteur de pollution au CO <sub>2</sub> (effet de serre)	Atteintes dues au bruit	Atteintes à la santé par la pollution	Atteintes à l'environnement	Répercussions des déchets hautement radioactifs	Notation globale	Evaluation graphique
Kamoo 500 Elektra	Elec. photovoltaïque CH	51515	L	4	16/22	1	-	11.2	17.5	-	10.71	8	10	10	10.00	100.2	★★★★★
Kamoo 500 Elektra	Electricité réseau CH	51515	L	4	16/22	1	-	11.2	28.4	-	10.53	8	10	10	6.01	89.4	★★★★★
Kamoo Panda Elektra	Elec. photovoltaïque CH	46305	L	4	16/22	1	-	11.2	17.5	-	10.71	8	10	10	10.00	100.2	★★★★★
Kamoo Panda Elektra	Electricité réseau CH	46305	L	4	16/22	1	-	11.2	28.4	-	10.53	8	10	10	6.01	89.4	★★★★★
Kamoo Twingo Elektra	Elec. photovoltaïque CH	39980	L	2+2	16/22	1	-	11.2	17.5	-	10.71	8	10	10	10.00	100.2	★★★★★
Kamoo Twingo Elektra	Electricité réseau CH	39980	L	2+2	16/22	1	-	11.2	28.4	-	10.53	8	10	10	6.01	89.4	★★★★★
Mitsubishi iMiEV*	Elec. photovoltaïque CH	45990	L	4	47/64	1	-	13.5	21.1	-	10.65	8	10	10	10.00	99.9	★★★★★
Mitsubishi iMiEV*	Electricité réseau CH	45990	L	4	47/64	1	-	13.5	34.3	-	10.43	8	10	10	5.20	86.9	★★★★★
Tesla Roadster	Elec. photovoltaïque CH	99000**	L	2	185/252	7	-	13.3	20.8	-	10.65	8	10	10	10.00	99.9	★★★★★
Tesla Roadster	Electricité réseau CH	99000**	L	2	185/252	7	-	13.3	33.8	-	10.44	8	10	10	5.27	87.1	★★★★★
Think City	Elec. photovoltaïque CH	46500	L	2+2	30/41	1	-	12.0	18.8	-	10.69	8	10	10	10.00	100.1	★★★★★
Think City	Electricité réseau CH	46500	L	2+2	30/41	1	-	12.0	30.5	-	10.49	8	10	10	5.73	88.5	★★★★★

\*(identique à la Peugeot Ion / Citroen C-Zero) \*\* Euro

La pondération des catégories de charges environnementales (voir le diagramme en page 53) pour les voitures électriques: CO<sub>2</sub>/ effet de serre 45%; bruit 15%; polluants aériens 10%; atteintes environnementales 5%; volume des déchets hautement radioactifs 25%. **Colonne 11** Si elle est connue, c'est la consommation normalisée selon le Nouveau cycle de conduite européen qui est indiquée, sinon la consommation depuis la batterie donnée par le fabricant. Ces valeurs ne tiennent compte ni de la consommation de courant pour la recharge, le refroidissement et le réchauffement de la batterie, ni de celle de l'équipement (éclairage, essuie-glaces, chauffages, chauffage, ventilation, climatisation, etc.). C'est pourquoi nous multiplions la consommation depuis la batterie par le facteur, plutôt conservateur, 1,7 pour le calcul des catégories de répercussions (colonne 14 à 18).

**Colonne 19** L'évaluation totale ne peut pas être comparée directement avec les valeurs des voitures à moteur à combustion. Cela ne sera possible que lorsqu'un indice pour l'exploitation et la transformation des carburants et un autre pour la production des batteries seront intégrés au système d'évaluation de l'EML.