

<https://cdurable.info/Automobile-le-premier-comparateur-achat-ecologique-WWF-CLCV-Topten,1863.htm>
↓

Topten est une initiative animée par le WWF-France et
l'association de consommateurs CLCV

Automobile : le premier comparateur d'achat écologique réunit toutes les informations pour faire le bon choix



Réfléchissez avant d'acheter !

Date de mise en ligne : mardi 21 juillet 2009

- Consommer responsable - Transport -

Copyright © CDURABLE.info l'essentiel du développement durable - Tous

droits réservés

Topten est le premier comparateur d'achat qui permet aux acheteurs potentiels d'identifier les produits correspondant à leurs besoins et qui aient le plus faible impact écologique. En matière de voiture, on ne dénombre pas moins de 15 critères qui influencent l'acte d'achat. A côté de critères attendus, tels que la puissance fiscale, le nombre de cylindre, les bonus ou malus CO2 ... Le site Topten intègre une méthodologie d'évaluation de la pollution unique en France. Cette méthodologie a été mise au point par l'association suisse ATE (Association Transports et Environnement) qui oeuvre de manière pionnière, depuis 1979, en faveur d'une mobilité intégrant l'être humain, la protection de l'environnement et du climat.

L'éco-comparateur Topten [1] propose donc pour la première fois l'indice de pollution ATE : il intègre 4 critères écologiques qui aboutissent en une note globale. Celle-ci prend en compte :

- ▶ les atteintes dues au CO2
- ▶ les atteintes environnementales (oxydes d'azote)
- ▶ les atteintes dues aux polluants aériens (malgré une amélioration constante, les diesel continuent d'émettre des particules fines)
- ▶ Les atteintes dues aux nuisances sonores

Mais il propose aussi des évaluations sonnantes et trébuchantes : par exemple, en plus du chiffre couramment cité d'une consommation exprimée en litre/ 100 km, Topten indique la somme en euros qui sera dépensée pour parcourir 100 000 km.

Et le décryptage des nouveaux comportements : en parallèle aux études chiffrées, stricto-sensu, concernant les produits de consommation, Topten décode aussi les nouvelles tendances du marché, renseigne sur les nouvelles législations qui affectent le consommateur et analyse les comportements.

Topten affiche donc une page avec quelques recommandations et réponses aux questions les plus fréquentes pour se déplacer futé, sans pour autant bannir la voiture, mais en rappelant quelques vérités.

Quelques questions/réponses

▶ [Extrait de la page des recommandations du guide Topten](#)

▶ **Existe-t-il une "voiture propre" ?** De nombreux programmes de recherche (publics et privés) sont lancés pour tenter de concevoir des véhicules qui émettent moins de pollutions et moins de gaz carbonique. L'optimisation des rendements des moteurs permet quelques progrès, mais ils sont contrebalancés par l'augmentation du poids des véhicules et les nouveaux équipements consommateurs d'énergie (climatisation, électronique...) Aujourd'hui on est donc très loin de pouvoir parler de voiture propre. Certes les pollutions locales diminuent avec les filtres et pots catalytiques, mais les émissions de gaz à effet de serre ne sont pas contenues. Le moteur à explosion, qui continue à équiper la plupart des véhicules, fonctionne avec un rendement très médiocre (puisque quasiment 2/3 de l'énergie est gaspillée). Le secteur automobile doit donc entamer une grande révolution : la mise au point d'autres carburants et d'autres motorisations qui limitent drastiquement la consommation d'énergie et les émissions de gaz. Enfin, le bruit est également un souci majeur, qui empoisonne la vie de nombreuses personnes.

▶ **Les voitures sont-elles recyclables ?** L'impact écologique d'une voiture est dû essentiellement à son utilisation, mais on doit également se poser la question des impacts de la fabrication et de la mise au rebut du véhicule. Ces informations sont encore trop parcellaires pour que le guide TOPTEN puisse les prendre en compte ; notre classement se limite donc aux impacts de l'usage de la voiture. En matière de limitation des impacts de fabrication et du recyclage des matériaux, les fabricants automobiles ont fait des progrès : ils affichent des taux de recyclabilité de plus de 80%. Mais des efforts supplémentaires sont encore possibles ! Si votre véhicule est hors d'usage, vous devez le confier à un démolisseur agréé. Consultez le site de l'ADEME et du ministère de l'Ecologie sur le recyclage des voitures.

▶ **Essence ou diesel ?** La motorisation diesel engendre une consommation moindre de carburant, donc moins de gaz à effet de serre, mais elle est en général plus bruyante et provoque davantage de pollution locale (sous forme de particules fines et d'oxydes d'azote) particulièrement nocive pour la santé si elle n'est pas limitée par un filtre à particules. Il n'est donc pas facile de trancher entre les deux. En tout état de cause, un véhicule diesel doit impérativement être muni d'un filtre à particules. Les véhicules diesel retenus dans le classement TOPTEN sont tous équipés d'un tel filtre.

▶ **Et les autres carburants issus d'énergies fossiles (GPL et GNV) ?** Le GPL (gaz de pétrole liquéfié) est un carburant moins cher à la pompe et produisant moins de pollution locale. Mais il ne présente pas de gain très important en matière de changement climatique, puisque ses émissions de CO₂ sont comparables à celles des moteurs diesel.

Le GNV (gaz naturel véhicule) est conçu à partir du gaz naturel, qui émet moins de gaz à effet de serre que le pétrole. Les émissions de CO₂ sont ainsi légèrement inférieures à celles des moteurs diesel. Les polluants locaux sont également réduits. Il est possible de transformer des véhicules "classiques" en véhicules GPL ou GNV, auprès d'installateurs spécialisés. Pour le moment le GNV est peu disponible pour les voitures particulières (25 stations seulement en France) car sa distribution nécessite l'installation d'un réseau de compresseurs gaz. Un protocole de développement du GNV a été signé en juillet 2005 (entre le Ministère des finances et de l'industrie, des fournisseurs d'énergie, des fabricants de voitures et des distributeurs) - il prévoit la création de 300 bornes GNV dans les stations services d'ici 2010.

▶ **Que penser des voitures hybrides et électriques ?** Les motorisations hybrides combinent un moteur classique avec un moteur électrique d'appoint qui permet de récupérer une partie des pertes d'énergie. Le véhicule continue à être alimenté traditionnellement avec de l'essence, mais son rendement est amélioré. Il consomme moins et émet donc moins de CO₂ par km parcouru. C'est une des approches les plus intéressantes pour réduire les émissions de gaz avec les carburants classiques. Les véhicules tout-électriques s'alimentent à partir d'une prise de courant. L'électricité est stockée dans des batteries embarquées. Les problèmes de poids et de piètre performance des batteries ont pour l'instant empêché ce type de véhicules de concurrencer le pétrole. Il faut aussi noter que, si en France l'électricité est responsable de faibles émissions de gaz à effet de serre avec le nucléaire, sa consommation est par contre source de déchets radioactifs. En raison principalement du problème d'autonomie qui limite leur usage à des cas spécifiques, les voitures électriques n'ont pas été intégrées dans le classement TOPTEN.

▶ **Que penser des agrocarburants ?** Les agrocarburants sont à la mode, en raison notamment de l'augmentation du prix du pétrole. Ils sont utilisés en mélange aux carburants traditionnels. Le recours massif aux agrocarburants dans les conditions actuelles ne nous semble pas judicieux. D'une part ces carburants à base de produits agricoles (betterave, colza, tournesol...) restent chers. D'autre part, ils concurrencent les autres débouchés, favorisant une augmentation des prix alimentaires, ce qui a des conséquences sociales fortes. En outre, des études montrent que, sur l'ensemble de leur cycle de production, le gain énergétique est faible. Certains considèrent même que le bilan des émissions de gaz à effet de serre est négatif, sans compter le risque d'aggraver les pollutions de l'agriculture intensive (usage d'engrais, de pesticides, d'eau...). Si le rendement énergétique est meilleur avec les agrocarburants venant de certains pays du sud comme le Brésil, cela pose cependant la question de l'incitation à la déforestation, responsable de 20% des émissions mondiales actuelles, et d'autres questions d'ordre politique

relatives à l'utilisation des sols (conflit entre l'agriculture et les agrocarburants) ou à l'opportunité de créer des débouchés pour les agriculteurs des pays occidentaux.

La France s'est engagée, dans le cadre d'une directive européenne, à porter à 5,75% la part des agrocarburants dans les transports routiers d'ici 2010. Elle a même décidé de manière unilatérale d'augmenter cette part à 10%. En résumé : il n'y a pas de réponse miraculeuse au problème des transports - si ce n'est réduire les déplacements ! Un élément de réponse pourra, peut-être, venir des agrocarburants, mais il faudra attendre la seconde génération, présentant un rendement énergétique plus intéressant, et basée sur des ressources non alimentaires (déchets agricoles, algues...). A suivre...

▶ **Verra-t-on des voitures à hydrogène ?** On entend beaucoup parler de l'hydrogène comme d'un carburant du futur. Il existe déjà quelques véhicules à piles à combustible fonctionnant à l'hydrogène. Si cette énergie permet d'éviter la production d'émission de gaz à effet de serre au niveau du pot d'échappement, ce n'est pas une énergie qui existe à l'état naturel et il faut donc la produire. Or sa production (qui peut être réalisée à partir de pétrole, de gaz, d'éthanol ou d'électricité) ajoute une étape qui diminue fortement le rendement énergétique de l'ensemble du dispositif. Ainsi, la consommation globale d'énergie n'est pas forcément meilleure que pour les véhicules classiques. L'hydrogène ne sera donc une alternative intéressante que lorsque son cycle global sera révisé.

Post-scriptum :

Climatisation auto : des chiffres qui refroidissent

Climatisation et gaz à effet de serre sont liés ... La clim en auto, fait office de double effet Kiss Cool

▶ qu'elle fonctionne ou pas, la climatisation rejette le fluide frigorigène (R134a) présent dans le circuit de climatisation. Ce fluide est un gaz à fort effet de serre, 1300 fois plus puissant que le CO₂. Fuites, accidents, non-récupération en fin de vie du véhicule, mais aussi maintenance et entretien : autant d'occasions de rejets dans l'atmosphère.

▶ quand elle fonctionne, elle provoque une surconsommation de carburant et donc des émissions accrues de CO₂.

En ville : en moyenne 31% d'essence consommés en plus, ou 35% de gazole pour les Diesel. Sur l'année, les véhicules climatisés consomment en moyenne 5% de carburant en plus par rapport à ceux qui ne le sont pas.

Pour un véhicule de gamme moyenne, la climatisation à elle seule (usage maintenance et fuites) est responsable d'une augmentation de 10 à 15% de ses rejets annuels de gaz à effet de serre.

Or, en 2003, 3 véhicules neufs vendus sur 4 en étaient équipés.

Ce chiffre pourrait atteindre 9 sur 10 en 2010.

Cette évolution modifie rapidement le parc automobile français, européen et même mondial. En 2010, deux véhicules circulant en France sur trois seront équipés d'une climatisation. En 2020, cette proportion sera vraisemblablement de neuf véhicules sur dix. Source : [ADEME](#)

[1] Topten est une initiative animée par le WWF-France et l'association de consommateurs CLCV. Topten fonctionne grâce à l'implication du cabinet Sowatt et de l'agence suisse SAFE. www.guide-topten.com réalise des études qui guideront différents achats : automobile, ampoules basse consommation, lave-vaisselle, lave-linge, réfrigérateur, congélateur, téléviseur et écran d'ordinateur. Le guide Topten n'a aucun lien avec des organisations produisant ou commercialisant les produits présentés sur le site. C'est cette indépendance qui garantit la transparence de ses résultats