



**STOP&START**

8 Brèves  
9 Agenda  
15 Conso  
16 Bonus/Malus 2012, ce qui change

**LES ÉCHOS**

19 Bioéthanol : Interview d'Éric Lainé, président de la CGB

**ENQUÊTE**

20 **Pollution urbaine.** Et si demain c'était pire ?

**LES ÉCHOS**

26 Bioénergie : Interview de Xavier Beulin, président de la FNSEA

**GREEN ATTITUDE**

28 Tous les secrets de **l'éco-conduite**  
32 La Poste. Une entreprise leader de l'éco-conduite  
34 **Autolib'** : un pari pour Paris

**ESSAIS**

38 Renault Fluence Z.E.

**SALON**

44 **Francfort 2011** : L'Europe automobile au diapason de l'écologie

**À LA UNE**

58 **Dossier spécial hybrides**  
60 **En vedette** : Peugeot 3008 HYbrid4, le premier hybride diesel tient-il ses promesses en matière d'environnement ?  
64 **En vedette** : Citroën DS5 HYbrid4

68 Honda Jazz Hybrid  
74 Opel Ampera  
78 Lexus CT 200h  
82 Infiniti M35h  
86 BMW X6 Active hybrid

**ÉVÈNEMENT**

90 **Les 2<sup>es</sup> Rencontres internationales des voitures écologiques d'Alès (RIVE)**

- découverte de l'Exagon Furtive e-GT, la GT française électrique
- prise en main : la Mia électrique

**INTERVIEW**

96 **Éric Besson**, ministre auprès du ministre de l'Économie, des Finances et de l'Industrie, chargé de l'Industrie, de l'Énergie et de l'Économie numérique

**ILS ROULENT « VERT »**

98 **Essai.** Renault Kangoo Z.E.  
100 **Livraisons en centre urbain.** Le Club du dernier kilomètre de livraison  
102 Tribune de Roland Ries  
105 **Témoignage.** La Nissan Leaf au quotidien  
106 **Entreprises.** Le Green Mobility Day d'Arval  
108 **Entreprises.** Coca-Cola chasse le CO<sub>2</sub>  
109 **Collectivités.** L'auto-partage à Nice et Lyon

**ÉNERGIE**

III **Hydrogène** : le carburant du futur ?

**ÉCOLO AVANT L'HEURE**

II4 La Jamais Contente.

## Note Pollution La méthode de calcul

Pour attribuer une « note écologique » aux modèles que nous essayons, nous avons élaboré une méthode basée sur les chiffres d'homologation. Pour les trois polluants les plus préoccupants, CO<sub>2</sub>, oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>) et particules, les modèles sont notés, à chaque fois, sur 50 points.

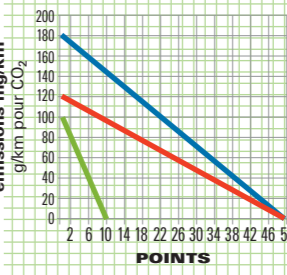
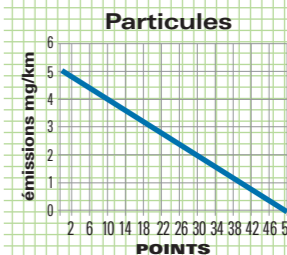
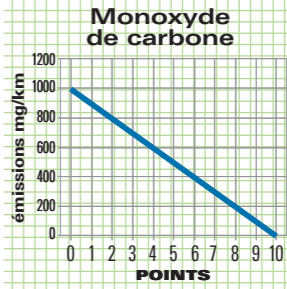
Pour les hydrocarbures imbrûlés (THC) et le monoxyde de carbone (CO), moins impliqués dans la pollution, la note se fait sur 10 points. La notation globale se fait donc sur 170 points. Pour tous les polluants, le niveau zéro émission correspond à la note maximale.

La plus mauvaise note (zéro) est obtenue au-delà d'un seuil qui correspond à la limite fixée par la norme Euro 5. Dans tous les cas, nous avons choisi la valeur la plus permissive. Par exemple, la valeur limite applicable au diesel pour les NO<sub>x</sub> et la valeur limite applicable à l'essence pour le CO et les THC. Ces limites sont :

- NO<sub>x</sub> : 180 mg/km
- PM : 5 mg/km
- THC : 100 mg/km
- CO : 1 000 mg/km

Comme il n'existe aucune norme concernant les émissions de CO<sub>2</sub>, nous avons choisi 120 g/km comme limite. Un seuil légèrement en dessous de celui de la moyenne du parc français en 2010 (130 g/km).

Les graphiques ci-dessus permettent de trouver rapidement la note correspondant à chaque valeur d'émissions.



### Comment est établi le PRK Entreprise de l'Observatoire du véhicule d'entreprise ?

Le Prix de revient kilométrique Entreprise de l'OVE est établi en tenant compte d'un prix catalogue non remis, d'une valeur de revente calculée en fonction des prévisions de marché, du poids de la fiscalité qui frappe les véhicules de tourisme utilisés par les entreprises (charges sociales sur avantages en nature, taxes sur les véhicules de société, amortissements non déductibles), d'un financement au taux de 5 %, de l'entretien complet, des pneumatiques, de l'assurance et de l'énergie consommée sur la période.