

Opter pour les carburants alternatifs

Rouler sans pétrole, c'est possible. Des aides fiscales nous incitent d'ailleurs à acheter un véhicule fonctionnant au gaz ou à l'électricité. Reste à savoir dans quels cas un tel investissement se justifie.

Souvent présentés comme "propres", les véhicules fonctionnant aux carburants alternatifs usurpent un peu ce titre. En effet, s'ils sont généralement plus performants que leurs équivalents à essence ou Diesel, leur impact environnemental n'est pas négligeable. Par ailleurs, leur confidentialité et les difficultés d'approvisionnement en carburant les maintiennent actuellement dans une niche. Bref, il faut les prendre pour ce qu'ils sont : une option dans l'arsenal antipollution. Ni plus, ni moins.

Les véhicules au GPL

Le gaz de pétrole liquéfié (GPL) est un mélange butane-propane. Les vertus environnementales des véhicules utilisant un tel carburant sont modestes : ils émettent à peu près autant de CO₂ que les diesels et un peu moins de polluants locaux. En revanche, l'économie peut être considérable à l'usage : à la pompe, le gaz de pétrole liquéfié vaut presque moitié moins cher que l'essence. Par ailleurs, le GPL est relativement bien distribué en France.

Les véhicules au GNV

Les voitures au gaz naturel pour véhicules (GNV) sont assez silencieuses, elles émettent à peu près autant de CO₂ que les diesels et nettement moins de polluants atmosphériques locaux. Mais, en France, ce carburant n'est pas distribué à la pompe au public ! Ces véhicules restent donc pour l'instant réservés aux flottes des entreprises et des collectivités, qui peuvent s'équiper d'un poste d'approvisionnement. La Suède et la Suisse mettent actuellement en place des pompes publiques au biogaz, très écologique, car il est obtenu par fermentation des déchets. Pour plus d'informations, voir le site Internet www.afgnv.info

Les véhicules électriques

Silencieux, non polluants, durables et simples à entretenir, les véhicules électriques demeurent handicapés par leur faible autonomie : après 50 à 100 km, il faut mettre les batteries à recharger durant plusieurs heures. Résultat : la demande stagnant, les constructeurs ont cessé de les produire, et on ne les trouve plus guère que d'occasion !

Mais de nouveaux modèles, avec une meilleure autonomie, sont annoncés. Si le parc se développe, il restera à régler la question épineuse de l'origine de l'électricité pour couvrir une forte demande...

Demain, l'hydrogène ?

L'hydrogène est un combustible qui n'émet ni CO₂ ni polluants atmosphériques lorsqu'il alimente une "pile à combustible" produisant de l'électricité pour faire tourner un moteur. Néanmoins, ce gaz peu énergétique doit être fortement comprimé pour permettre une autonomie correcte, ce qui pose des problèmes de sécurité et d'encombrement du réservoir. En outre, la technologie est encore hors de prix, toujours au stade du prototype. Sans parler du réseau d'approvisionnement à créer – des milliers de pompes à hydrogène – et de l'intérêt... écologique. En effet, on produit actuellement l'hydrogène avec de l'électricité (issue de centrales nucléaires ou fonctionnant aux hydrocarbures) ou grâce à la chimie du pétrole !

Un crédit d'impôt

Les véhicules fonctionnant au GNV ou au GPL, hybrides et électriques, qui émettent moins de 140 g de CO₂ au km (voire plus, pour le GPL) bénéficient d'un crédit d'impôt de 2 000 euros à l'achat, porté à 3 000 euros s'il s'accompagne de la destruction d'un véhicule de plus de 10 ans. L'Ademe ajoute 1 200 euros pour l'achat d'un véhicule électrique.

