

Préférer un véhicule moins polluant

Il est parfois difficile, voire impossible, de se passer d'une automobile. Vous pouvez alors opter pour l'achat d'une voiture dont l'impact sur l'environnement est moindre – les véhicules sont loin de se valoir !

Deux postes sont à traquer : la pollution à proprement parler (monoxyde de carbone, oxydes d'azote, hydrocarbures...), responsable localement de la mauvaise qualité de l'air que nous respirons dans les villes (surtout), et les émissions de gaz carbonique (CO₂), non nocives pour la santé, mais qui constituent le principal facteur de dérèglement du climat de la planète par augmentation de son effet de serre. À cet égard, l'engouement pour les 4 x 4, le plus souvent pour un usage strictement urbain, est choquant dans le contexte du dérèglement climatique. Ces véhicules, beaucoup plus lourds, consomment en effet en moyenne plus de 3,6 l / 100 km en ville que les berlines comparables.

L'étiquetage CO₂

En France, la moyenne des émissions de CO₂ du parc est de 149 g/km pour les diesels et de 159 g/km pour les véhicules à essence. Depuis peu, les constructeurs ont une obligation d'information des consommateurs concernant les émissions de CO₂ des véhicules neufs, sous la forme d'une "étiquette CO₂", inspirée de l'étiquette énergie. Les véhicules sont répartis en 7 catégories. Dans la meilleure (A, de couleur verte), les émissions sont inférieures à 100 g/km, une "élite" qui ne rassemble qu'une poignée de modèles. La pire (G, rouge), émet plus de 250 g/km. Plus fin encore pour faire son choix : l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe) a établi un classement général des véhicules en fonction de leurs émissions, à consulter sur le site www2.ademe.fr

Les classements verts

■ **Le Top ten.** L'organisation mondiale de protection de la nature WWF et l'association Consommation, logement et cadre de vie (CLCV) notent les véhicules en tenant compte non seulement des émissions de CO₂, mais aussi du bruit et des polluants toxiques. Une démarche plus globale, mais un peu subjective en raison des coefficients appliqués aux nuisances (40 % au CO₂, 20 % au bruit, 15 % aux substances cancérigènes...). Ce classement peut être consulté sur le site Internet www.wwf.fr/topten

■ **L'Écomobiliste.** L'Association transports et environnement (ATE, en Suisse) propose un grand nombre d'informations intéressantes sur les véhicules récents (www.ate.ch), dont un Guide pour l'achat écologique d'une voiture.

■ **La Voiture citoyenne.** Rappelons enfin que le classement des "voitures citoyennes", auquel «60 millions de consommateurs» est associé, (voir le site www.voiturecitoyenne.fr) intègre un critère environnemental.



Essence ou diesel ?

À service rendu égal, le diesel rejette moins de CO₂ que le moteur à essence, mais plus de polluants locaux (particules et oxydes d'azote, notamment). Ce qui plaide pour réserver le diesel aux "routières" et l'essence aux "urbaines". Lorsqu'on achète un diesel, il faut impérativement s'assurer qu'il est équipé d'un filtre à particules, parfois en option, notamment lors de promotions...

Trucs et conseils

■ **Préférez les petites cylindrées.** Même à vitesse modérée, les véhicules puissants restent plus consommateurs.

■ **Louez.** Un grand véhicule pèse plus lourd et consomme plus. À volume égal, préférez le break au monospace, moins aérodynamique. On peut toujours ajouter une remorque pour partir en vacances. L'Ademe a chiffré le coût d'utilisation annuel d'une petite voiture à essence et d'un gros monospace Diesel : 3 116 euros et 8 794 euros respectivement. Pourquoi ne pas s'équiper d'un petit véhicule pour l'année, et en louer un plus gros au moment des vacances familiales (environ 1 000 euros pour un monospace pendant 15 jours) ?

■ **Évitez la climatisation.** Elle n'est utile que quelques semaines par an, mais engendre des fuites de fluides frigorigènes très nocifs pour le climat.

Les biocarburants à la rescousse ?

Les biocarburants ne sont pas la panacée, hélas ! Leur production à grande échelle suppose en effet une agriculture intensive, polluante et énergivore (tout comme leur raffinage), et la mobilisation de terres cultivables très importantes (autour de 1 ha pour 1 t d'équivalent pétrole). Il s'agit donc d'une solution partielle, même si les biocarburants représentent une division par 2 environ des émissions de CO₂ au kilomètre.

Les automobilistes français en consomment déjà, incorporés à la source aux combustibles vendus à la pompe. Ils représentent 1,5 % du total actuellement, et le gouvernement vise 5,75 % en 2008 et 7 % en 2010. Les moteurs actuels en toléreraient, sans modification, jusqu'à 10 % dans l'essence et 30 % dans le gazole.

Les plus couramment utilisés sont l'éthanol, additionné à l'essence et tiré de la canne à sucre, de la betterave ou de céréales, et le diester, additionné au gazole et fabriqué à partir de colza, de tournesol et d'autres oléagineux.

Ces carburants peuvent être consommés purs dans des moteurs adaptés : au Brésil, les véhicules neufs sont à 75 % flex-fuel, fonctionnant aussi bien à l'essence qu'à l'éthanol ou avec un mélange des deux : l'éthanol est disponible dans toutes les stations-service, alors qu'en France le réseau de distribution reste à bâtir... Récemment, le gouvernement a demandé à l'ancien pilote Alain Prost de réfléchir à un plan d'action permettant, à l'horizon 2010, à chaque Français qui le souhaite de choisir et d'utiliser sans contrainte un véhicule équipé d'un moteur flexible. Mais on en est encore loin...

Et les hybrides ?

Avec la technologie hybride, un moteur électrique charge les batteries en captant l'énergie du freinage et vient se substituer au moteur thermique dans les situations les plus polluantes. Les gains sont de plus de 20 % pour le CO₂, la réduction de la pollution globale et des aides à l'achat. Mais ce n'est pas la révolution qu'annoncent parfois les fabricants : tout au plus, pour les motorisations à essence, une sobriété au moins égale à celle du diesel. L'arrivée attendue de diesels hybrides permettra des gains supplémentaires.

Friture interdite

Pourquoi ne pas couper soi-même le gazole avec de l'huile végétale (produite par une presse à graines oléagineuses, voire filtrée à la sortie de la friteuse !) ? Nombre de tracteurs roulent de cette façon depuis des lustres. Cela suppose de simples réglages, et de plus en plus de bricoleurs semblent s'y mettre – les modes d'emploi se multiplient sur le Net. Hélas, la pratique est illégale en France : l'usage de ce carburant "de cuisine", qui échappe à la lourde taxe TIPP, constitue une fraude au fisc.