

J'ai cherché la voiture la plus écolo possible

26 mars 2018 / Juliette Duclos (Reporterre)



Quelle voiture choisir quand on peut difficilement s'en passer et que l'on se sent concerné par la préservation de l'environnement ? Essence, diesel, électrique, autopartage... notre journaliste a mené l'enquête.

Des routes de montagne dans les Hautes-Pyrénées aux départementales sinueuses du Pas-de-Calais en passant par le périph' parisien, on a fait pas mal de kilomètres ensemble, mon tacot et moi, mon vieux disque de Laurent Voulzy en fond sonore. Mais peu à peu, le doute s'est immiscé. Tout a commencé quand j'ai dû coller un macaron rouge sur son pare-brise. Puis, il y a eu les nombreuses discussions autour des particules fines, c'était compliqué de les assumer. Je mange majoritairement bio (et de saison), je trie mes déchets, je suis végétarienne à tendance végane. Et je roule en diesel. Je sais, ça fait mauvais genre.

Après 17 années de bons et loyaux services, les jours de ma voiture sont maintenant comptés. À partir de

juillet prochain, les voitures diesel immatriculées avant 2001 ne pourront plus circuler à Paris en journée. D'ici à 2020, l'interdiction devrait s'étendre à toutes les grandes villes et à l'ensemble des voitures roulant au gazole. Alors que mes copains mènent une « vélorution » au quotidien, ce compte à rebours pourrait paraître déconnecté : je pourrais passer au vélo, non ? Le problème, c'est que j'ai besoin d'une voiture pour partir en reportage. J'ai déjà tenté des expériences types « TER + vélo », « covoit' + TER » ou même « stop + stop », mais ce n'était pas vraiment la solution idéale pour arriver à l'heure à une interview. J'ai commencé à me renseigner pour trouver le type de véhicule le moins polluant possible. Un sacré défi, car quand on parle de voiture, on m'avertit tout de suite : « C'est impossible de raisonner 100 % écologie. »

Diesel ou essence ? La solution « casse-tête »

A priori, je penchais forcément pour la deuxième option, le diesel étant devenu l'ennemi public numéro 1 (souvenez-vous du DieselGate). Mais, à la lecture de différentes études, je réalise que la solution est bien plus compliquée que cela. Le [guide Topten](#), un comparateur d'achat écolo mis en place par le WWF, annonce la couleur : « Ce qui est sûr, c'est qu'un moteur essence émet moins de certains types de polluants qu'un moteur diesel mais plus de CO₂, qui contribue au changement climatique. » Hum.

Pour y voir plus clair, j'ai interrogé Vincent Licheron, de l'[association de défense des consommateurs CLCV](#), fondée en 1952. « Le diesel comme solution écolo ? » Je l'entends presque sourire au téléphone : « C'est un peu dépassé comme question ! Ce carburant est responsable de réels soucis de santé publique. » L'Organisation mondiale de la santé (OMS), en 2012, avait ainsi reconnu le caractère cancérigène des particules fines et de l'oxyde d'azote dégagés par la motorisation diesel. Qu'en est-il du filtre à particules obligatoire depuis 2011 sur les moteurs diesels pour limiter le rejet de particules fines ? « C'est un fard. Le diesel a de moins en moins de justifications, si ce n'est économique », affirme-t-il, catégorique.



« Pas si simple ! rétorque de son côté Yves Martin. Cela dépend de l'usage que l'on a de notre voiture. » Pour le journaliste chargé de la rubrique automobile au [magazine Que Choisir](#), un véhicule diesel pourrait avoir une justification environnementale pour les personnes qui enchaînent les longues distances : « Par exemple, un VRP qui fera un Paris-Marseille par semaine émettra moins de CO₂ qu'en roulant avec une essence. » En revanche, « juste pour des trajets en ville, cela ne se justifie pas ». Il m'explique en effet que les filtres à particules fines pour les moteurs diesel ne sont réellement efficaces qu'au-delà d'une certaine vitesse, car la température doit être suffisamment élevée pour brûler les particules...

Mais, il y a un hic. Et de taille. Une **enquête de Cash Investigation** dénonçait les dépassements des normes d'homologations par les constructeurs automobiles et expliquait ainsi que les « *chiffres de la pollution de nos voitures n'ont plus de rapport avec la réalité et sont souvent très sous-estimés* ». Avec des conséquences dramatiques liées aux excès d'oxydes d'azote : « *D'après nos calculs, le nombre de morts prématurées pour 2015 s'élèverait à 550 pour la France seule, sur un total de 4.000 à l'échelle de l'Europe* », a indiqué, dans le documentaire, Guillaume Chossière, chercheur français au Massachusetts Institute of Technology (MIT).

Bon. Je commence à me dire qu'une voiture essence serait sûrement plus adaptée à ma situation. Mais c'est loin d'être évident. J'apprends ainsi que pour lutter contre les émissions de gaz à effet de serre, le secteur automobile a développé ces dernières années des moteurs à injection directe pour les voitures essence. Or ces nouveaux modèles émettraient « *entre 4 et 8 fois plus de particules* » que la norme autorisée pour les voitures diesel, selon une étude de l'ONG **Transport et Environnement**. Après, je pourrais obtenir l'installation d'un filtre à particules sur ma voiture, non ? Pas forcément. Car Yves Martin m'explique qu'en dépit des **nouvelles normes européennes**, « *les filtres à particules ne vont pas se généraliser comme pour les diesel dans les années 2000. Pour le moment, ce n'est pas une obligation pour les constructeurs automobiles* ». Pour résumer, choisir entre une essence et une diesel, cela revient à se trouver pris en tenaille entre pollution atmosphérique, gaz à effet de serre, et particules fines.

- **Quelle solution alors ?** Un véhicule « *adapté à l'usage de chacun* ». Si vous êtes citadins et que votre usage de la voiture reste limité, il vaut mieux privilégier une essence — munie d'un filtre à particules si votre moteur est à injection directe — pour limiter au maximum la pollution atmosphérique et l'émission de particules fines, estime Vincent Licheron. Si, par contre, vous effectuez de nombreux trajets sur l'autoroute, vos émissions de gaz à effet de serre seraient plus limitées avec une voiture diesel, d'après les conseils d'Yves Martin.

Les sirènes de la voiture électrique, la solution « faux ami »

Silencieuse, on n'entendrait qu'un simple souffle à son passage. Avec elle, on est loin du débat sur les émissions de gaz à effet de serre ou les particules fines. A priori, il est difficile de rester insensible aux sirènes de la voiture électrique. Et ce n'est pas l'Ademe qui dira le contraire. Dans **un avis publié en 2016**, l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie écrivait que « *les véhicules électriques peuvent contribuer à atténuer la dépendance des transports routiers à l'égard du pétrole importé, contribuer à réduire la facture énergétique du pays, réduire les émissions de gaz à effet de serre, améliorer la qualité de l'air en ville grâce à des émissions nulles à l'échappement et réduire les nuisances sonores* ».

Quand on sait que le secteur du transport représente **plus d'un tiers des émissions françaises de CO₂**, on se surprend à rêver de voiture électrique. Autant vous dire que je m'y voyais déjà, avec mon vieux disque de Laurent Voulzy.

Mes certitudes n'auront pas duré longtemps, car forcément, il y a (encore) un hic. « *Sur l'ensemble de son cycle de vie, la consommation énergétique d'un véhicule électrique est globalement proche de celle d'un véhicule diesel* », poursuit l'Ademe. Voiture électrique, voiture thermique, même combat ? « *Avec les véhicules électriques, on délocalise juste la pollution* », confirme Jonas Moerman. Pour ce conseiller infoénergie de l'association belge Éco-conso, le tout électrique n'est pas la solution miracle, « *ou de moins, pas dans les conditions actuelles* ».



Il m'explique : « C'est sûr qu'il y a un bénéfice immédiat dans notre environnement proche, mais il ne faut pas oublier que les émissions de carbone se retrouvent dans la production et non l'utilisation ! » En cause ? La fabrication des batteries, extrêmement énergivore et particulièrement polluante, en raison de la présence de métaux rares. De fait, l'extraction du lithium ou encore du coltan est la cause de nombreux ravages environnementaux et sociaux, comme [expliqué dans cet article de Reporterre](#). « Et puis, bien sûr, en France, la production d'électricité provient pour beaucoup du nucléaire, dont la question des déchets se pose toujours », souligne Jonas Moerman. Et ailleurs, l'électricité provient souvent de centrales à charbon.

- **Quelle solution alors ?** Encore une fois, cela dépend du besoin. Car avec le temps, le véhicule électrique améliore son empreinte écologique, selon l'Ademe : « Les gains environnementaux d'un véhicule électrique se retrouvent à l'usage. » Dernier point à prendre en compte, « cela reste aussi très cher comparé à une voiture thermique, comptez plus de 20.000 euros pour les entrées de gamme ».

L'autopartage, la solution la plus « écolo »

De son côté Jonas Moerman finit par conclure que la meilleure façon d'être écolo en voiture serait de changer radicalement ses pratiques en matière de conduite. « Le message n'est pas de dire halte à la voiture, mais de l'utiliser de manière plus rationnelle et plus partagée ! Il y a encore trop de gens seuls au volant. » Difficile de ne pas me sentir concernée.

Pour lutter contre les émissions de gaz à effet de serre, il faudrait donc favoriser les alternatives à la voiture personnelle, comme le vélo, les transports en commun, mais également « l'autopartage ». Si je pratique régulièrement le covoiturage, je n'ai absolument aucune expérience d'autopartage à mon compte. J'ai donc contacté Nicolas Louvet, du bureau de recherche 6t, qui a [réalisé une enquête sur le sujet](#) « L'autopartage, c'est les avantages d'une voiture sans ses inconvénients, m'explique-t-il. Mais attention, ce n'est pas la solution miracle. »

Le concept a été popularisé par différents services comme Autolib à Paris, BlueCub à Bordeaux, ou encore le tout dernier, Mouv'nGo au Mans. Le principe ? Mettre à la disposition de particuliers un ou plusieurs véhicules. Il y a quatre grands dispositifs d'autopartage, détaille Nicolas Louvet : « en boucle », type [Citiz](#), où la voiture revient à la station de départ, « en trace directe » quand la voiture peut être rendue dans une autre station que celle de départ, comme Autolib, l'autopartage « sans station » (aussi appelé *freefloating*),

et enfin celui réalisé entre particuliers, comme avec **Drivy**. En résumé : plus besoin de chercher une place de parking, plus besoin de souffrir en faisant le plein, plus besoin de payer son assurance, pour un coût moyen de 50 euros par mois (si on l'utilise en moyenne deux fois par mois).



Et si je pense à **mon empreinte écologique**, ce système se défend clairement. Selon les chiffres du gouvernement, une seule voiture en autopartage permettrait de remplacer « *cinq voitures personnelles* ». De plus, ce dispositif éviterait la fabrication de « *six à huit voitures* », ce qui équivaut à une réduction de 36 tonnes de CO₂ sur dix ans. Jackpot.

Autre possibilité qui se répand : les systèmes de location de voitures entre particuliers.

Mais le chercheur tempère mon enthousiasme naissant. « *Il faut d'abord se demander s'il y a vraiment des alternatives à la mobilité, car si vous avez besoin de votre véhicule tous les jours, la question de l'autopartage ne se pose même pas*, souligne Nicolas Louvet, avant de poursuivre : *Ce dispositif ne peut pas répondre à la mobilité globale des individus.* »

Pour les habitants des métropoles, qui utilisent déjà les transports en commun pour aller au travail, l'autopartage constitue ainsi une offre supplémentaire, qui vient se superposer aux infrastructures publiques, comme le métro ou les tramways. « *Mais quand on habite à la campagne et que l'on doit utiliser la voiture quotidiennement, sans TER à proximité, l'autopartage n'est pas la réponse.* »

- **Quelle solution alors ?** Cela dépend donc de votre lieu de résidence. Si vous habitez en ville et que vous avez une ligne de métro pas (trop) loin pour aller au travail, l'autopartage peut être une bonne alternative au véhicule personnel. Par contre, si vous habitez loin de toute infrastructure publique (et que vous avez besoin de vous déplacer tous les jours), l'autopartage ne pourra pas remplacer un véhicule personnel.

De mon côté, j'habite à Paris, donc plus question d'avoir un moteur diesel. La voiture électrique est écartée car je n'ai pas envie d'alourdir mon empreinte écologique (et que je n'ai absolument pas les moyens). Comme j'utilise la voiture ponctuellement et non plus de façon quotidienne, je pense que je vais opter pour l'autopartage.

Lire aussi : « L'éducation à l'environnement passe par les gestes du quotidien » - Paroles d'habitants sur le climat

Source : Juliette Duclos pour *Reporterre*

Photos : Juliette Duclos/*Reporterre* sauf :
. chapô : [Unsplash](#) (Dietmar Becker/CC0)

- Emplacement : Accueil > Editorial > Alternative >
- Adresse de cet article :
<https://reporterre.net/INF-J-ai-tente-de-choisir-une-voiture-la-plus-ecolo-possible-Choisir-sa-voiture>