

Automobilistes : un éco-guide pour vous orienter dans votre achat

Inspire, l'association qui milite pour une meilleure qualité de l'air au Pays du Mont-Blanc, vient de sortir un guide d'achat inédit pour choisir la solution de mobilité la moins nocive possible pour la santé humaine et pour l'environnement.



Pour l'éco-guide, aucun véhicule ne peut prétendre au nom de « voiture propre ». Archives photo Le D L/J.T.

« Se passer de la voiture individuelle en Haute-Savoie reste encore quasi impossible », concède Anne Lassman Trappier. Partie de ce constat, la présidente de l'association qui milite pour une meilleure qualité de l'air au Pays du Mont-Blanc s'est demandé si un guide pouvait être rédigé pour aider tout un chacun dans leur achat automobile.

« On s'est rapidement rendu compte que notre ambition était énorme », reconnaît l'association qui a heureusement pu compter sur le soutien de l'Institut Paul Scherrer. La structure suisse a mis à disposition d'[Inspire](#) les données de son "calculator", véritable mine d'or permettant d'obtenir une analyse de l'ensemble du bilan écologique des véhicules particuliers sur tout leur cycle de vie, de leur fabrication jusqu'à leur destruction.

Des conseils pour la planète plutôt que pour le portefeuille

Après 18 mois de travail acharné, plus de 20 réunions techniques et deux embauches, l'éco-guide a enfin pu voir le jour au mois de juin. Un outil qui a vocation à s'exporter du Pays du Mont-Blanc puisqu'il peut intéresser n'importe quel automobiliste en France. « Beaucoup de gens voulaient s'engager, mais ils ont du mal à y voir clair », reprend Anne Lassman Trappier.

Attention toutefois, l'acheteur potentiel qui aura établi son choix en fonction de l'éco-guide Inspire, n'aura peut-être pas opté pour la solution la plus économique. Cet outil n'étudie pas les autres paramètres, tels que le coût des motorisations et des carburants ou les dispositifs d'aides à leur achat. Il analyse en cycle de vie complet chacune des six catégories suivantes : les véhicules thermiques essence, diesel et gaz. Les hybrides essence, les hybrides rechargeable essence et les voitures électriques.

« Pas question de regarder les motorisations par le petit bout de la lorgnette et mettre l'accent sur tel avantage ou tel défaut et en sortir des conclusions parcellaires. Le maître mot est ici : vision d'ensemble », promet l'association qui propose une analyse des solutions disponibles et réalistes pour les consommateurs en France aujourd'hui. Seules les technologies existantes et largement disponibles sur le marché sont donc présentées dans le guide.

Techniquement, le guide rédigé par les ingénieures Maëlle Raffray et Silène Parisse a fait appel aux connaissances de plusieurs experts de [France Nature Environnement](#) et à l'expertise de l'Institut Paul Scherrer. La rédaction de ce document aura coûté près de 20 000 euros.

L'esquisse du guide fut d'ailleurs l'un des quatre lauréats de l'appel à projet lancé dans le cadre du plan de protection de l'atmosphère de la vallée de l'Arve.

Les voitures propres n'existent pas

La conclusion de l'éco-guide est qu'il n'existe pas de voiture propre et que ce terme, galvaudé, est scientifiquement infondé et mensonger. En réalité, toutes les voitures ont aujourd'hui un lourd impact sur la santé humaine et sur l'environnement, en analyse de cycle de vie complet, c'est-à-dire en prenant en compte les phases d'extraction des matériaux, de fabrication des véhicules et des carburants, et les phases d'utilisation, puis de fin de vie des véhicules.

Guide disponible sur www.inspire74.com

Une méthodologie qui repose sur trois indicateurs

Pour réaliser son guide et établir l'impact environnemental des différentes motorisations disponibles massivement en France, Inspire s'est basé sur trois indicateurs : l'émission de gaz à effet de serre, les effets sur la santé (dont la pollution de l'air) et ceux sur les écosystèmes. Des indicateurs chiffrés établis à partir d'une base de données d'envergure qui regroupe de nombreuses études.

Si ce modèle permet de donner facilement au lecteur une vision d'ensemble, il connaît toutefois quelques limites. Certains indicateurs manquent encore de données. Par exemple, pour la fabrication du châssis, les données sur l'extraction d'acier et d'aluminium ne sont pas assez nombreuses ou fiables. Idem pour les métaux rares. Des lacunes qui ne permettent pas de proposer un indicateur sur l'appauvrissement des ressources naturelles, y compris celles liées aux énergies fossiles. En revanche, l'impact environnemental de l'extraction, du transport et du façonnage de ces ressources est bien évalué dans le guide.

« Privilégiez les poids plumes »

Avant de conseiller les futurs acquéreurs d'automobile, l'association environnementale les pousse à repenser la place de l'automobile dans leurs déplacements. « La plupart de nos trajets peuvent être réalisés à pied ou à vélo. D'autres, en transports en commun ou covoiturage. Le train doit aussi prendre sa place dans notre panoplie de mobilité. Le mix entre la voiture individuelle et ces différentes solutions est la clé de voûte de la mobilité écoresponsable », avancent les têtes pensantes du guide qui appellent à un changement de paradigme.

Le guide suggère ensuite de bien évaluer ses besoins, pour choisir le véhicule qui sera le plus adapté. Quelle taille est nécessaire ? Qui occupe le véhicule et à quelle fréquence ? Quel est votre kilométrage annuel ? Pour quels types de trajets ? Vous l'aurez compris, l'éco-guide cherche à vous faire acheter un véhicule qui réponde d'abord à vos besoins de mobilité, plutôt qu'à vos goûts.

Un possible « hybridegate » ?

Enfin, l'éco-guide qui, à l'automne prochain, devrait être accompagné d'un document similaire pour conseiller les acheteurs de poids lourds, s'interroge sur un possible « hybridegate ».

Les émissions réelles d'un véhicule hybride rechargeable sont deux à quatre fois supérieures à celles certifiées par les tests d'homologation, selon l'analyse des consommations de 100 000 véhicules hybrides rechargeables à l'échelle mondiale », assure Inspire.

Des voitures plus lourdes que leur équivalent thermique et qui nécessitent une consommation d'énergie additionnelle. « Surtout, ces véhicules ne sont en réalité pas rechargés assez souvent et roulent principalement en mode thermique plutôt qu'électrique. En moyenne, une voiture hybride rechargeable ne réalise que la moitié des distances théoriquement prévues en mode électrique », précise l'association.

Elle n'épargne pas les fabricants : « Les constructeurs automobiles trouvent un intérêt à la motorisation hybride rechargeable puisqu'elle représente pour eux un moyen de répondre à leurs obligations réglementaires européennes ».