

### LES BONS GESTES

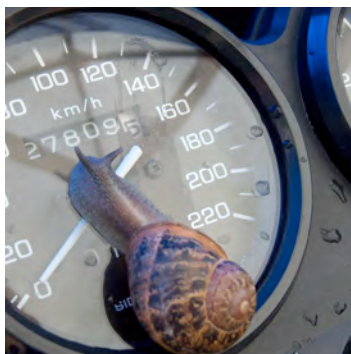


#### La voiture, un outil, pas un jouet

Le « cycle de vie » d'une voiture est très énergivore : de l'extraction de matières premières à la fabrication et jusqu'au recyclage. Attendez un peu avant d'en changer ! Plutôt qu'acheter du neuf, pensez à l'occasion et privilégiez les modèles les moins polluants. Quels sont vos besoins ? Inutile de disposer d'un véhicule d'1,5 T avec pneus larges pour rouler seul en ville.

Pour bien choisir et calculer un coût annuel (entretien + dépenses de carburant) :

- ➔ Comparateur de voiture : <http://carlabelling.ademe.fr/>
- ➔ La calculette éco-déplacements : [www.ademe.fr/calculette-eco-deplacements](http://www.ademe.fr/calculette-eco-deplacements)
- ➔ Modèles à faible impact environnemental : <http://www.guide-topten.com>



#### Une conduite douce

En conduite, aussi, on peut adopter une attitude « écologique » : accélérer progressivement, freiner doucement, ne pas pousser les régimes, ni abuser de la climatisation. Une clim' en marche génère une surconsommation moyenne de 3 à 10 % en ville et de 15 à 25 % sur la route. Au delà de 10» d'arrêt, laisser tourner son moteur consomme plus de carburant que le couper et le redémarrer (ADEME).

Ne surchargez pas votre voiture: 100 kg de plus c'est 5 % de conso supplémentaire. Une galerie de toit, jusqu'à 10 % de plus.

Un bon entretien limitera votre consommation :

- ➔ regonflez régulièrement vos pneus,
- ➔ changez souvent les filtres à air, huile et carburant (encrassés, ils peuvent augmenter de 25% votre consommation).

#### Partager son véhicule

En France, 80 % des conducteurs roulent seuls dans leur voiture (ADEME). En complément des transports en commun et du vélo, pensez :

- ➔ **au covoiturage** : des sites Internet facilitent le rapprochement entre automobilistes pour des déplacements quotidiens ou ponctuels. Exemples : <http://www.covoiturage.fr/>, <http://covoiturage.poitou-charentes.fr/>.
- ➔ **à l'autopartage** : qui permet de disposer d'un véhicule pour un temps limité, en le finançant à la hauteur de son usage. Pratique développée par des entreprises privées, des collectivités et des groupes d'utilisateurs qui mutualisent des voitures.



## SCIENCES ET TECHNIQUES



### Les risques cancérigènes du diesel

Le Centre international de recherche sur le cancer a récemment classé les gaz d'échappement des moteurs diesel «cancérogènes certains» pour l'homme. Les véhicules diesel émettent moins de CO2 au km que les moteurs essence, mais dégagent beaucoup plus de **particules fines** (de 30 à 100 fois plus) et des oxydes d'azote, dont les effets cancérigènes sont régulièrement pointés. L'adjonction d'additifs dans le gazole, pour le rendre plus performant, renforce par ailleurs la toxicité de ces particules.



### Plus c'est gros, plus ça consomme

Comparons deux modèles équipés du même moteur, mais de formats différents : un modèle tourisme et son équivalent en 4x4.

	Modèle tourisme : Renault Megane Break dCi 150 ch FAP	Modèle 4x4 : Nissan Qashqai 2.0 dCi FAP All-Mode 4x4
Poids	1390 kg	1582 kg (+ 12 %)
Consommation moyenne (100 km)	5,4 l	6,9 l (+ 22 %)
CO2 (g/km)	144	186 (+ 22 %)

Source : [www.moteurnature.com](http://www.moteurnature.com)

La taille des pneus joue pour un tiers de la consommation totale de carburant (forces de frottement).

Sans parler de l'énergie « grise », mobilisée pour fabriquer, mettre en vente et recycler les voitures. Et là aussi, plus c'est gros, plus elle est élevée.

Crédits images : flickr - ProfBib / flickr - Amelien (fr)

## QUELQUES CHIFFRES



### La route absorbe de gros budgets publics

Coût de la construction d'un kilomètre d'autoroute en France : 4 à 8 millions d'euros HT (Service d'études techniques des routes et autoroutes). Auxquels s'ajoutent les frais d'entretien.

Le budget routes d'un conseil général peut osciller entre 3,6 % du budget total (conseil général de l'Eure, hors dépenses de personnel) et 16,5 % (CG Jura). Ce poste est également le plus consommateur d'énergie et émetteur de CO2 (source : bilan carbone des CG 70 et 39).



### De plus en plus équipées, de plus en plus chères

En 2010, le budget moyen consacré à l'automobile par un ménage français s'élevait à **5 700 €**, en progression de 22 % sur 20 ans : 1 820 € pour l'achat du véhicule et 3 880 € pour son utilisation (carburant, entretien, réparation, pièces et autres services). (www.drivepad.fr, d'après données Insee/Consommation des ménages).

Les prix de l'entretien et de la réparation des véhicules (hors achats de pièces détachées et accessoires) ont augmenté de 35 % depuis 1998, du fait de l'introduction d'équipements technologiques dans les voitures.



### Une voiture, c'est surtout immobile

Une voiture n'est utilisée que 5 % de son temps de vie et occupée par 1,3 personne en moyenne... Un chiffre rappelé par Bruno Marzloff. Ce sociologue pose le constat qu'« en ville, on a besoin du service de la voiture, pas de l'objet » et invite à réfléchir sur l'usage et l'avenir de l'automobile dans nos sociétés.

Lire l'interview de Bruno Marzloff sur Rue89. (<http://www.rue89.com/2012/09/30/mon-dial-de-lauto-pourquoi-la-voiture-telle-quon-la-connaait-va-disparaitre-235729>)

#### Le greenwashing automobile

Extrait d'un article de Marcel Robert publié sur le site <http://carfree.free.fr>, dont il est fondateur. Il est également l'auteur du livre « Pour en finir avec la société de l'automobile » et du « Dictionnaire critique de l'automobile ».

« Les émissions de CO2 sont en train de devenir, du fait de leur rôle avéré dans le réchauffement climatique, l'indicateur environnemental principal de l'industrie automobile. [...] »

Or, ces émissions de CO2 ne prennent absolument pas en compte les émissions liées à la fabrication, l'assemblage et le transport des véhicules avant leur achat, sans même parler des émissions liées au recyclage [...].

Une voiture nécessite en effet en moyenne 30 tonnes de matières premières lors de sa construction. [...] A partir de ces matières premières, on va fabriquer des pièces détachées. Ces pièces sont ensuite elles aussi transportées, parfois à l'autre bout du monde, pour être assemblées dans les usines des constructeurs automobiles. Enfin, l'assemblage et le transport final des véhicules produisent là encore du CO2. Également, le carburant mis par l'automobiliste dans le réservoir de sa voiture a subi tout un ensemble de transformations depuis l'extraction du pétrole brut jusqu'au raffinage en passant bien évidemment par le transport, autant d'activités émettrices de CO2...

Tout ceci représente [...] ce que l'on peut appeler le « bilan carbone de l'automobile ». [...]

Autre vue de l'esprit: on nous vend l'idée que les modèles les plus récents, les plus sophistiqués (et aussi les plus chers au passage) sont les modèles avec les meilleurs taux d'émissions de CO2, surtout si on les compare avec de vieux modèles fortement émetteurs de CO2. Mais qui voudra comparer le bilan carbone réel d'une 2CV et d'une Toyota Prius par exemple? La 2CV a sans doute des émissions élevées de CO2, mais un bilan CO2 beaucoup plus acceptable qu'une Prius incorporant beaucoup de technologie, produite aux quatre coins du monde dans des usines d'assemblage mondialisées, à partir de matières premières toujours plus nombreuses et toujours plus éloignées...

Cerise sur le gâteau, il apparaît maintenant qu'à force de faire des efforts pour baisser ce fumeux taux de CO2/km, les constructeurs sacrifient en fait le reste et présentent des véhicules qui polluent de plus en plus! Car le CO2 est une chose, les nombreux polluants de l'automobile en sont une autre (No2, particules, CO, benzène, HAP, etc.). »

Lire l'article dans son intégralité :

<http://carfree.free.fr/index.php/2009/06/19/emissions-grises-de-co2-et-bilan-carbone-de-lautomobile/>