

<https://www.gaz-mobilite.fr/actus/voiture-gaz-naturel-bilan-carbone-meilleur-electrique-2377.html>



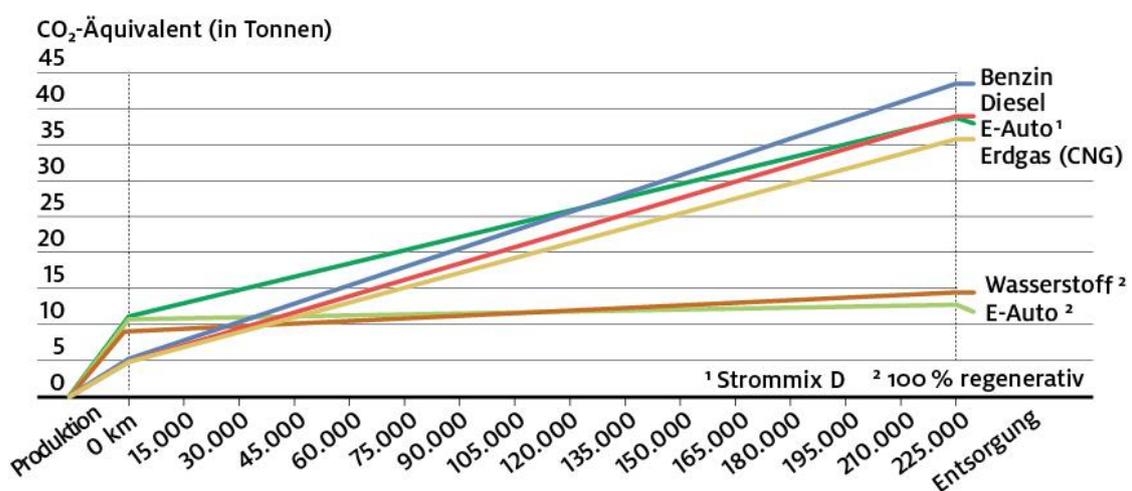
Voiture au gaz naturel : un bilan carbone meilleur que l'électrique

- 05/09/2019
- Jean-Luc PONCIN



L'ADAC (fédération des automobiles club allemands) vient de publier une comparaison du bilan carbone d'une automobile en fonction de son mode de propulsion. Les véhicules au GNV en sortent largement vainqueurs, le tout-électrique étant actuellement pénalisé par l'impact environnemental de la fabrication de batteries et, en Allemagne, par la forte quote-part des centrales à charbon dans la production d'énergie électrique.

En Allemagne, le bilan carbone de la voiture électrique n'est meilleur que celui d'un modèle essence qu'après 127.000 km, d'un modèle diesel qu'après 219.000 km et ne parvient jamais à égaler celui d'une voiture au GNV. L'étude de l'ADAC, menée par la société Joanneum Research, tord le cou à deux idées reçues ! Non le bilan carbone de la voiture électrique n'est pas nécessairement meilleur que celui des autres véhicules . Oui, d'autres motorisations alternatives sont plus performantes d'un point de vue environnemental, et notamment le GNV.



Basée sur la Golf de Volkswagen (qui existe en version essence, diesel, GNV et pile à combustible) l'analyse comparative du cycle de vie d'une voiture et de son impact sur l'environnement a pris en compte l'ensemble des dépenses énergétiques et émissions de CO2 qui en résultent.

| Voiture compacte | Mix électrique allemand | Mix électrique 100 % renouvelable |
|---|-------------------------|-----------------------------------|
| Essence (avec 5 % de bioéthanol) | A partir de 127.500 km | A partir de 37.500 km |
| Diesel (avec 7 % de Biodiesel) | A partir de 219.000 km | A partir de 40.500 km |
| Gaz Naturel GNC (avec 15 % de biométhane) | Jamais | A partir de 48.000 km |
| Hydrogène f H2 (100 % renouvelable) | Jamais | A partir de 115.500 km |

La voiture électrique ne fait mieux qu'avec de l'électricité 100 % renouvelable

Cela comprend donc les rejets de gaz à effet de serre dans la fabrication des véhicules, lors du recyclage, pour la production du carburant et dans l'utilisation du véhicule. Outre le dioxyde de carbone, qui provient principalement de la combustion de carburants fossiles, les émissions de méthane provenant de combustibles gazeux et l'oxyde nitreux (le célèbre Nox) provenant de la culture de biomasse sont ainsi pris en compte.

Compte-tenu de cette grille d'évaluation, les véhicules au gaz naturel présentent de loin le meilleur bilan carbone, y compris devant ceux équipés d'une pile à hydrogène qui sont pénalisés par l'impact de production de leurs batteries de stockage. La voiture électrique n'obtient de meilleur résultat que dans le cas de l'utilisation d'une électricité à 100 % renouvelable. Si l'Allemagne a largement progressé dans le développement de sources d'énergies renouvelables, les centrales à charbon représentant encore 40 % de la production d'électricité. Cela impacte donc fortement les données de [l'étude de l'ADAC](#).

L'excellente performance environnementale des véhicules à gaz naturel montre que, selon l'ADAC, le bilan des gaz à effet de serre des systèmes de propulsion conventionnels peuvent être bons. On est loin des idées reçues dans le domaine ! De plus, si la part de [BioGNV](#) (provenant des déchets et des matières résiduelles) continue à augmenter, le résultat pourrait être encore meilleur.