

# LA VOITURE ÉLECTRIQUE

La voiture électrique, vraiment écologique ? Oui, à condition de transformer en profondeur notre usage de la voiture au-delà du simple changement d'une technologie à une autre.

## ENJEUX

### > DE QUELLES POLLUTIONS PARLE-T-ON ?

La fabrication d'une voiture électrique nécessite plus de matières premières et d'énergie en raison principalement de la **production de la batterie**, qui suppose l'extraction et la transformation de ressources minérales telles que lithium et cobalt. Ces opérations énergivores sont émettrices de gaz à effet de serre, et polluantes pour les milieux naturels. Ces pollutions augmentent avec la taille de la batterie.

La **disponibilité géologique de ces ressources minérales** semble en revanche suffisante pour répondre à la demande à moyen terme, les tensions d'approvisionnement étant liées à des enjeux économiques et géopolitiques.

### > UN IMPACT ENVIRONNEMENTAL GLOBAL 2 À 3 FOIS MOINDRE

Mais sur l'ensemble du cycle de vie, en raison d'un faible impact une fois en circulation, le **bilan écologique est très nettement favorable à la voiture électrique**.

- En France, elle émet **3 fois moins de gaz à effet de serre** qu'une voiture essence ou diesel. Même avec un mix électrique plus carboné, elle en émet encore 2 fois moins (moyenne européenne).
- En ville, la voiture électrique **réduit considérablement la pollution de l'air et le bruit**, deux enjeux majeurs de santé publique.
- Quant à la pollution des milieux naturels, elle est équivalente pour les véhicules électriques et thermiques sur l'ensemble de leur cycle de vie.

### > MOINS ET MIEUX

Le bilan écologique d'une voiture électrique est meilleur mais pas neutre. L'objectif pour une mobilité durable est donc à la fois de **réduire le nombre de véhicules en circulation et le nombre de kilomètres parcourus** et de convertir la flotte résiduelle à l'électrique.

Par ailleurs, ce bilan écologique s'aggrave fortement pour une voiture électrique lourde, très puissante, ou dont l'autonomie est importante, car elle nécessite une batterie plus conséquente dont la fabrication est plus polluante. La voiture électrique ne conserve son fort avantage écologique que si elle est **petite, avec une autonomie et une puissance ajustées aux besoins quotidiens réels**.

## CHIFFRES CLÉS

**2 à 3x  
moins**

d'impact sur le climat

**75 %**

de l'empreinte  
environnementale liée à  
la phase de production

**10 → 6 t<sub>CO<sub>2</sub>e</sub>**

réduction attendue  
de l'empreinte carbone  
d'une citadine électrique  
d'ici 2030

**” Le coup de pouce  
de LAUDATO SI’**

*“La préservation de la nature fait partie d'un style de vie qui implique une capacité de cohabitation et de communion.”  
(LS 228)*



## > ET LES AUTRES MOTORISATIONS ?

Aucune ne fait le poids. Les gains d'émissions de CO<sub>2</sub> d'une **voiture hybride** ou **fonctionnant au GNV** sont trop faibles pour être intéressants. Les motorisations au **bioGNV** ou à **l'hydrogène vert** sont vertueuses mais non généralisables pour les voitures particulières, du moins dans les années à venir, en raison du faible potentiel de production de biométhane et d'hydrogène bas carbone.

## QUE POUVONS-NOUS FAIRE ?

### > PASSER À L'ÉLECTRIQUE GRÂCE AUX AIDES DE L'ÉTAT

- **En France** : on peut cumuler la prime à la conversion et le bonus écologique (jusqu'à 12 000 € en tout), mais aussi des **aides locales complémentaires** (ex. jusqu'à 6 000 € dans certaines communes de la Métropole du Grand Paris).
- **Au Luxembourg** : prime à l'achat jusqu'à 8 000 €.
- Pas d'aides en Belgique en dehors de déductions fiscales.

### > POUR LES LONGUES DISTANCES

- **Privilégier le train**, complété si nécessaire par la **location d'une voiture à l'arrivée**. Les économies générées par la réduction du nombre de voitures de la communauté peuvent aider à assumer le surcoût de cette solution.

### > MUTUALISER LA VOITURE POUR UN USAGE INTENSIF

Une fois produite, **la voiture électrique est d'autant plus vertueuse qu'elle roule beaucoup** : au moins 20 000 km pour amortir le bilan environnemental de sa production. Il ne s'agit pas, bien sûr, pour chacun de rouler le plus possible mais de pratiquer l'autopartage afin de réduire le nombre global de voitures en circulation, pour un même nombre total de kilomètres parcourus. Quelques pistes à explorer selon le contexte de la communauté :

- **Mutualiser les voitures au sein de la communauté** pour une flotte réduite, utilisée intensivement, comme c'est le cas déjà dans certaines communautés de la Province.
- **S'abonner à un service d'autopartage ou louer une voiture** ponctuellement (week-ends, vacances).
- Expérimenter la mise à disposition de la voiture de communauté via un service d'autopartage.



### POUR ALLER + LOIN

- **L'analyse** de la Fondation pour la nature et l'homme
- **L'analyse** de Carbone 4
- **La vidéo** approfondie du Réveilleur

> **Le témoignage** du père **Franck Chaigneau** sur son expérience de la voiture électrique

