

## Le futur de la voiture propre ne passe pas nécessairement par l'électrique



A en croire certains médias, l'avenir du transport propre résiderait dans l'avènement de la voiture électrique. Une technologie qui présente nombre d'avantages mais qui a encore du mal à décoller si l'on en croit les chiffres faméliques de ventes de ces derniers mois. D'autres solutions existent, insolites mais malines...

Avec Zegreenweb

Imaginez un futur où vous pourriez monter à bord d'une voiture volante, vous installer et vous relaxer, pendant que cette dernière vous emmènerait automatiquement à la destination que vous lui avez indiquée. Ce futur n'est peut-être pas si lointain.

La société Terrafugia a récemment annoncé travailler sur ce projet fou, mais bien réel. L'objectif annoncé par le fondateur et PDG de la société est de créer une voiture volante, entièrement autonome, qui soit plus sûre qu'un véhicule classique. L'accent est donc clairement mis sur la sécurité. Mais cette voiture volante devra aussi être plus rapide qu'une voiture roulante, plus pratique, tout en étant plus facile à piloter qu'un avion. Le défi est de taille, d'autant que le respect de l'environnement fait aussi partie de l'équation.

En effet, cette voiture révolutionnaire fonctionnerait sur la technologie de l'hybride rechargeable, réduisant fortement les émissions de gaz à effet de serre. Si ce projet peut paraître un peu fou, la société Terrafugia n'en est pas à son coup d'essai puisqu'elle a déjà réalisé des prototypes de véhicules volants, hybrides entre l'avion et la voiture. Vivement le futur !

Pour en savoir plus, [rendez-vous sur Zegreenweb](#)

### Une voiture qui roule au café... et qui bat des records

Si la *Rover SD1*, élue voiture de l'année en... 1977, occupe à nouveau le devant de la scène c'est que ses concepteurs sont parvenus à la revaloriser en lui offrant une deuxième vie pour le moins inattendue. Appelée « [voiture-café](#) », elle roule en effet grâce à la combustion de [graines de café usagées](#). Dans un premier temps, le véhicule brûle des graines de café usagées pour générer du dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) et de la vapeur d'eau. Ces éléments sont ensuite réduits par un gazéificateur en monoxyde de carbone (CO) et dihydrogène (H<sub>2</sub>), des gaz qui sont ensuite filtrés puis refroidis avant d'être acheminés par des tuyaux dans des cylindres qui font tourner le moteur.

« On espère qu'elle produira assez d'énergie pour battre un nouveau record de vitesse (dans sa catégorie) », avait déclaré M. Bacon avant la course. Pari tenu puisque la *Rover SD1* customisée *green*, en plus d'avoir remporté la course d'Elvington, a aussi fait son entrée dans le [Guinness des records](#). En culminant à 107 km/h, elle a devancé le précédent record qui était de 76 km/h, vitesse déjà remarquable compte-tenu des circonstances et qui avait été atteinte par une voiture américaine roulant aux granulés de bois.

---

A noter également que ce n'est pas la première fois que l'équipe parvient à décrocher une place dans le *Guinness book*. Avec son premier modèle de « voiture-café », elle était en effet parvenue l'an passé à relier Londres à Manchester – un voyage neutre en carbone de 340 kilomètres (!), soit le plus long jamais réalisé dans cette catégorie.

De bien belles performances qui prouvent encore une fois la multiplicité des possibilités pour réduire l'empreinte carbone de l'industrie automobile. Car bien que ce prototype nécessiterait des quantités importantes de café pour rouler toute l'année – ce qui à première vue ne semble pas très soutenable d'un point de vue environnemental -, l'équipe britannique a mis un point d'honneur à utiliser des graines récupérées dans des cafés et des restaurants. Il n'y a donc pas que la *Rover SD1* qui a été recyclée...

Pour en savoir plus, [rendez-vous sur Zegreenweb](#)

L'huile de friture a la cote chez les taxis londoniens

Au Royaume-Uni, paradis du fish and chips et autres mets frits, les [huiles de friture](#) posent un ensemble de problèmes coûteux à la collectivité. Selon les estimations, les restaurants génèrent chaque année entre cinquante et quatre-vingt dix millions de litres d'[huiles de friture](#) usagée. Malgré une loi introduite en 2004 et demandant aux professionnels de la restauration de se débarrasser de ces déchets sensibles de façon appropriée, des millions de litres finissent au tout à l'égout entraînant un engorgement du réseau d'eaux usées source de blocage de canalisations (cinquante cinq mille incidents par an pour un coût total de près de quatorze millions d'euros), de mauvaises odeurs et favorisant l'apparition de rats. Un cocktail détonnant imputable également aux millions de ménages britanniques qui, à l'instar des professionnels, ne s'embarrassent pas de précautions particulières pour se débarrasser de ces déchets.

Puisqu'il semble difficile d'imposer un dépôt en déchetterie une solution pourrait être de permettre aux utilisateurs d'huile de friture de valoriser ces déchets auprès de structures fabriquant du biocarburant. Vendue entre vingt cinq et cinquante pence (entre vingt huit et cinquante cinq centimes d'euros), l'huile peut en effet être transformée en [biodiesel](#) et en glycérol notamment qui peut lui être revendu aux industriels de l'industrie cosmétique pour fabriquer du savon. Deux entreprises londoniennes, Uptown Oil et Pure Fuels, proposent ainsi du biodiesel produit à partir d'huile de friture. Les clients sont traditionnellement des taxis indépendants, ravis de payer leur carburant vingt deux centimes d'euros moins cher que le diesel et sensibles à l'idée d'utiliser un carburant recyclé et produit localement.

Limitée par le fait que seuls les véhicules diesel peuvent utiliser ce carburant et par les réticences des constructeurs automobiles qui ne garantissent le bon fonctionnement que pour des carburants contenant une fraction de biodiesel (de 5% à 30% selon les marques), Uptown Oil a trouvé un autre débouché : les immeubles de bureau. Le cabinet d'expertise comptable PriceWaterhouseCoopers (PWC) fait ainsi appel à la société pour 25% de ses besoins en électricité et 20% de ses besoins de chauffage et climatisation.

Les obstacles réglementaires et l'incertitude sur le régime fiscal de ce biodiesel empêchent le marché de se développer outre-Manche. Les deux opérateurs londoniens n'ont une capacité de production combinée que de soixante mille litres de carburant par semaine et ne peuvent répondre qu'à une partie des besoins du millier de taxis londoniens – sur vingt et un mille – qui ont choisit de s'adjoindre leurs services. Une aberration quand on sait que ce biodiesel émet 80% de CO<sub>2</sub> en moins et 60% de particules fines en moins que le diesel « classique » et que la capitale britannique est dans le viseur de la commission européenne et du comité olympique pour sa qualité de l'air désastreuse. Il ne manque qu'un peu de volonté politique pour améliorer la situation. Ça paraît tellement simple dit comme ça...

Pour en savoir plus, [rendez-vous sur Zegreenweb](#)