



**MOBILITÉ VERTE**

# Quelle énergie pour quel usage ?

Chaque énergie offre ses avantages et ses inconvénients, et s'adapte plus ou moins bien à chaque usage. Voici toutes les clés pour bien choisir.

**En fonction de votre usage, choisissez l'énergie qui vous convient.**



**Ville**



**Route**



**Autoroute**

	Ville	Route		Autoroute	
		Trajet court	Trajet long	Trajet court	Trajet long
<p><b>Hybride</b> Moteur thermique et électrique se combinent pour consommer moins.</p>	Parfait pour la ville, les hybrides y consomment très peu.	Une baisse de consommation moindre qu'en ville, car les freinages y sont moins nombreux	Sur autoroute où les freinages sont rares, l'hybride ne consomme pas moins		
<p><b>Hybride rechargeable</b> Une hybride, avec un moteur électrique plus puissant et une batterie plus grosse, rechargeable sur le secteur</p>	Parfait en ville où on peut rouler en électrique un peu moins de 50 km si la batterie est bien chargée.	Tant que le trajet ne dépasse pas 100 km, la consommation peut être divisée par 2, batterie chargée.	Une fois la batterie vide, la consommation devient plus élevée qu'un non hybride, à cause du poids des batteries.	Une fois la batterie vidée (env. 30 km), la consommation devient élevée, surtout qu'il s'agit dans 99% des cas de moteurs essence.	Même motif que pour les trajets courts... l'électrique vite épuisé, la consommation est ensuite élevée.
<p><b>Électrique</b> Un ou plusieurs moteurs électriques et une grosse batterie permettent de rouler sans émissions à l'échappement.</p>	Silence, nervosité, et zéro émission : c'est l'outil idéal en ville	Pour des trajets inférieurs à 200-250 km selon le modèle, pas de soucis	Au-delà de 250 km commence la galère des bornes et du temps de recharge. Et pas de chargeur rapide sur route !	Un trajet court sur autoroute, c'est sous les 200 km, voire moins, car les électriques y consomment bien plus qu'en ville.	Sur autoroute, c'est, sauf exception, maximum 250 km, puis minimum 1 h 30 pour une recharge complète.
<p><b>GPL</b> Adapté au gaz GPL, le moteur essence peut aussi fonctionner au sans-plomb si on ne trouve pas de pompe délivrant du GPL.</p>	Moins de CO <sub>2</sub> , et de pollution que le sans-plomb, et des performances améliorées.	Les mêmes arguments qu'en ville.	Avec une autonomie qui dépasse rarement les 330 km (petits réservoirs), et des pompes rares dans certaines régions, il faut parfois rouler au SP95	La consommation grimpe sur autoroute. Avec des réservoirs d'environ 30 l, l'autonomie plafonne souvent à 300 km.	Il faut refaire le plein toutes les deux heures. Mais heureusement, les pompes GPL n'y sont pas rares.
<p><b>GNV</b> Comme pour le GPL, le bloc essence accepte le sans-plomb. Mais le réservoir est très petit pour laisser la place aux bombonnes de gaz.</p>	Moins de CO <sub>2</sub> , et de pollution que le sans-plomb, et des performances améliorées.	Les mêmes arguments qu'en ville, et de meilleures performances qu'au SP95	L'autonomie atteint 300 à 400 km, mais les pompes sont très rares (à peine 150 en France)	Autonomie limitée : 300 à 400 km aller-retour à cause des pompes très rares.	Mauvaise idée, car les pompes sont très rares, et le réservoir de SP95 réduit à quelques litres.
<p><b>E85 (bioéthanol)</b> Moins de CO<sub>2</sub>, et de pollution, plus de performances et de consommation... mais un coût imbattable</p>	Moins de CO <sub>2</sub> , et de pollution que le sans-plomb, et des performances améliorées.	Les mêmes arguments qu'en ville, et de meilleures performances qu'au SP95	Les pompes peuvent manquer sur le réseau secondaire, mais pas le SP95	Une autonomie réduite de 20% mais pas de soucis de disponibilité et le SP95 toujours possible	