

Le sport automobile est-il une aberration environnementale ?

Par [Cédric Voisard](#) le 26 avril 2011 16h32 | [2 Commentaires](#)

Le sujet est complexe, et suscite souvent des opinions radicales. Déjà, l'analyse du Bilan Carbone des événements majeurs du sport automobile nous offre une première entrée. **Celui du Rallye de France 2010 s'élève à 2700 tonnes de CO₂**, soit l'équivalent de 2160 trajets aller-retour entre Paris et New York en classe économique. **Un bilan qui, cependant, n'équivaut qu'à 1/50e de celui du tournoi de tennis de Roland Garros en 2008.** Première constatation : tout rassemblement de masse, quel qu'en soit la nature, a un impact sur l'environnement. D'autant qu'à l'analyse, autre exemple, du Bilan Carbone 2009 global de la [Fédération française du sport automobile](#) (FFSA), il s'avère que **les déplacements des spectateurs représentent 60% des 16 000 tonnes de CO₂ émises.**



Poursuivons : **le Dakar 2010 affiche un total des émissions de gaz à effet de serre (GES) de 42 800 tonnes de CO₂, contre 2 700 000 tonnes pour la Coupe du monde football** disputée la même année en Afrique du Sud. En clair, une seule journée de compétition lors du Mondial équivaut à 1,4 fois l'intégralité des émissions du Dakar. Une fois de plus, les déplacements des spectateurs sont au cœur de la problématique. Le bilan de la Coupe du monde tombe en effet à 900 000 tonnes si l'on retrace les périmètres «public», et sur le Dakar, les spectateurs représentent 48% des émissions de GES.

Plus impressionnant encore, le Bilan Carbone du Grand Prix de Belgique 2007 : 8400 tonnes de CO₂, dont 83% pour le public. Même le seul déplacement des médias à Spa-Francorchamps (7%) s'avère un poste plus élevé que celui des écuries et de leur activité en piste (6%) ! A titre de comparaison, encore, **le seul Relais de la flamme Olympique vers les Jeux de Pékin (9000 tonnes) affiche en 2008 des émissions de GES supérieures à celui du GP de Belgique...**

Le propos de cette analyse n'est cependant pas de défendre coûte que coûte le sport automobile. Mais au regard d'un impact loin d'être scandaleux si on le compare à celui d'autres manifestations, **il apparaît que l'image même du sport automobile pose un vrai problème en termes de «responsabilité sociale»,** alors que nous évoluons depuis quelques années vers une réelle prise de conscience environnementale. Déjà, le sport automobile n'échappe pas à l'association avec l'industrie automobile, et ses enjeux sur le développement durable et la mobilité. **Si la voiture est « mal », la voiture de course en est évidemment un symbole diabolique, quand bien même les émissions de GES d'un Grand Prix de Formule 1 sont inférieures à celles du seul décollage d'un avion de ligne.**



Si le sport automobile est coupable, c'est déjà d'avoir **trop longtemps fermé les yeux** sur la question. En matière de communication comme à propos de ses règlements techniques, qui n'ont pas été suffisamment pensés pour positionner les différentes disciplines comme de **réels laboratoires au service de la mobilité de demain**.

Toutefois, **la prise de conscience est là**. Sous l'autorité de Jean Todt, son président, nettement plus concerné par la question que son prédécesseur, la Fédération internationale de l'automobile (FIA) a lancé un **important programme afin de rendre le sport automobile plus «vert»**. C'est actuellement, avec la sécurité routière, l'une des deux missions prioritaires de [l'institut FIA](#). Outre le **KERS en Formule 1** (système de récupération d'énergie cinétique au freinage), une solution d'hybridation expérimentée dès 2009 et attendue désormais en endurance, la nouvelle réglementation «moteur F1» devrait permettre en 2013, tout comme c'est déjà le cas dans les championnats du monde des rallyes (WRC) et des voitures de tourisme (WTCC), de réduire significativement les émissions de GES et la consommation des autos de course. **Il s'agit de «downsizing» moteur, avec l'adoption d'un bloc de plus petite cylindrée, avec turbo et injection directe**. Soit la nouvelle génération de moteur, moins gourmands et plus propres, actuellement adoptée par l'industrie automobile sur la plupart des modèles.

En outre, une réflexion a été lancée afin que la plupart des **événements labellisés FIA soient «Carbone Neutre» d'ici à 2015**. Par ailleurs, il ne faut pas ignorer les réflexions de la [FOTA](#), l'association des écuries de F1, qui s'est engagée à réduire de 12,4% son empreinte carbone d'ici l'an prochain (par rapport à 2009), ainsi que différentes initiatives telles le [Rallye de Monte-Carlo des Véhicules à Energie Alternative](#), dont la 5e édition a été récemment remportée par une [Tesla 100% électrique](#), ou encore les travaux français de [Formulec](#), qui projette un championnat de monoplaces électriques à l'horizon 2013.



Pour autant, tout n'est pas rose au futur royaume du sport automobile «vert». Bernie Ecclestone, le grand argentier de la F1, se pose, réfractaire, en gardien d'un temple qui pourtant se fissurera s'il ne sait pas évoluer, et **Ferrari s'oppose à toute idée de «petit moteur F1»**. Il en va de son ADN commercial. Délicat, également, l'apport du V8 Renault de F1 aux qualités aérodynamiques des monoplaces Red Bull et Lotus Renault cette saison, mais au prix d'une consommation accrue. Sans parler d'une **Peugeot 908 Hybride** qui se fait attendre, sacrifiée pour le moment sur l'autel des résultats au Mans de la grande sœur au diesel avec

filtre à particules. Enfin, le tout électrique ne saurait être une solution : qui dit électrique dit production d'électricité, donc énergies fossiles (charbon, gaz) ou nucléaire.

Surtout, quoiqu'ils entreprennent, la FIA et les constructeurs impliqués dans le sport automobile vont être logiquement accusés de «**green washing**». Promouvoir du sport automobile «vert», c'est maintenir en vie «l'émotionnel» automobile par le goût de la performance, sans mauvaise conscience, au service des ventes. Et ce alors que les écologistes soulignent justement que **c'est en dépassionnant l'automobile que l'on pourra en réduire la place dans la réflexion sur la mobilité**. Ils n'ont pas tout à fait tort. Une attitude médiane est cependant réaliste.

Finissons sur une bonne idée, qui nous a été soufflée par Emilie Le Fur, une ESTACA qui, après avoir été ingénieur exploitation au sein des teams Peugeot et Citroën en WRC, est repassée par la case «études» et travaille désormais en tant qu'ingénieur en management du changement climatique et du développement durable. Intéressante double-casquette. Elle assure, à raison, que les défis techniques actuellement proposés aux ingénieurs du sport automobile, quasi tous axés sur le moteur thermique, n'ont finalement rien de passionnant puisque basés sur une «vieille» technologie. Et propose de **réinventer le sport automobile** en créant de nouvelles disciplines. Un exemple parmi d'autres ? La descente de cotes ! Laquelle proposerait un réel défi en matière de performance et de pilotage, tout en s'ouvrant à l'énergie solaire...

Nous en sommes loin, mais il convient finalement de féliciter [l'Automobile Club de l'Ouest](#) (ACO) et son projet de réglementation technique pour les 24 Heures du Mans à l'horizon 2014-2015 : une quantité d'énergie sera allouée à chaque voiture, et les équipes devront l'exploiter au mieux pour tenter de s'imposer, quelles que soient les technologies qu'elles auront retenues et développées. **Après tout, la question n'est pas de savoir si le sport automobile doit évoluer. Il n'a plus réellement le choix.**

(Crédits photos : FIA / Bridgestone / Peugeot)