

L'IMPACT DE VOS DÉPLACEMENTS EN KG DE CO₂

Source : Ademe/DGAC

Le secteur le plus émetteur

Représentant 28% des émissions totales de la France en CO₂, les transports sont le secteur le plus émetteur avec une responsabilité écrasante du trafic routier, à 92%. Et, contrairement à une idée bien ancrée, les poids lourds ne sont pas les premiers coupables. 57% des émissions sont dues aux seules voitures particulières. Il est impossible de se défaire sur d'autres, prendre sa voiture a un impact bien réel sur le climat. On peut même exploser son quota climatique compatible de 2 tonnes de CO₂ par an en prenant le volant.

Calculez votre impact transports

Dans nos trois premiers graphiques, les émissions sont calculées pour une personne, pour un total de 14000 km par an réparti entre les déplacements du quotidien et les parcours plus occasionnels. Vous pouvez ramener les émissions à vos distances de parcours réels.

► **Si vous vous déplacez à 2, 3 ou 4,** multipliez les quantités de CO₂ émises par le nombre de personnes pour les transports en commun, le train et l'avion.

► **Divisez-les** pour les déplacements en voiture.

A NOTER Le bus perd de son intérêt en ville si on se déplace en famille, mais il reste moins émissif que la voiture sur route.

Comment rendre vos déplacements moins émissifs

À pied, à vélo ou en transports en commun, que ce soit en tramway, en métro, en RER, TER, transilien ou train, c'est parfait pour le climat, l'impact est nul ou faible. C'est, en plus, bien meilleur que la voiture

pour la santé. Grâce à l'exercice physique quand on se déplace à pied ou à vélo, à une moindre pollution quand on prend les transports en commun. Enfin, on y gagne beaucoup sur le plan financier. S'il est très facile d'atteindre son quota total annuel de 2 tonnes en voiture, on peut réduire son impact de façon significative:

► **en pratiquant le covoiturage,** à trois ou quatre plutôt qu'à deux;

► **en oubliant la voiture pour les trajets les plus courts.**

Selon une enquête de l'Ademe (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie), la moitié des déplacements en voiture fait moins de 3 km, une distance calibrée pour le vélo et la marche;

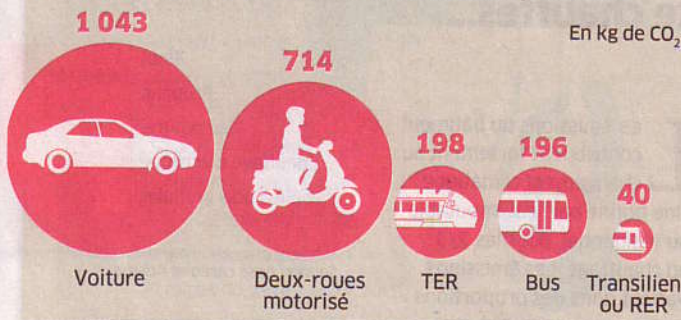
► **en adoptant une conduite qui réduit la consommation de carburant,** donc les émissions: conduire sans à-coups en évitant les coups de frein et les accélérations brusques, utiliser le frein moteur pour décélérer, rouler sans pousser le moteur. Enfin, couper la climatisation en dehors des périodes de canicule, car la clim en ville, c'est 25 à 30% de surconsommation, sur route 10% de plus;

► **en roulant dans une voiture moins émissive:** électrique, hybride ou petit modèle qui consomme peu, émissions de CO₂ et consommation de carburant étant intimement liées. *Que Choisir* recommande un petit modèle essence bien qu'il émette un peu plus qu'un diesel. Il serait en effet fâcheux de limiter son impact sur le climat si c'est pour contaminer l'air extérieur en rejetant des polluants dangereux pour la santé!

► En revanche, si vous passez des vacances au Brésil ou en Thaïlande, il ne vous reste plus beaucoup de droits à émettre, vous frôlez le plafond annuel de gaz à effet de serre de 2 tonnes rien qu'avec le voyage en avion!

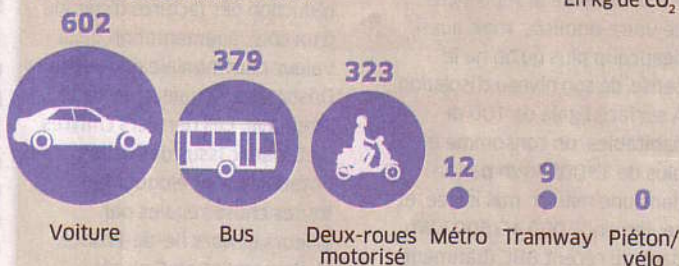
LES TRAJETS DOMICILE-TRAVAIL

En se basant sur la distance moyenne domicile-travail de 15 km (soit 30 km par jour) et 215 jours, soit 6 450 km en milieu périurbain.



LES DÉPLACEMENTS EN VILLE

En se basant sur quatre déplacements par jour de 2 km chacun, soit 2 920 km en milieu urbain.



QUATRE DÉPLACEMENTS À 600 KM DE SON DOMICILE ET RETOUR

Soit 4 800 km sur route.

En kg de CO₂



LES VOYAGES EN AVION

Calcul pour un aller-retour depuis Paris.

*En kg de CO₂



Pour une mobilité plus sobre en CO2

BARBARA DALIBARD / DIRECTRICE GÉNÉRALE DE SNCF VOYAGEURS | LE 14/01

Nous sommes à un moment clef où les réalités climatiques, les aspirations des citoyens et les volontés politiques vont dans le même sens. 195 pays viennent de signer l'accord de Paris (COP21) avec l'objectif impérieux de contenir le réchauffement de la planète bien en dessous des 2 °C, au-delà desquels l'emballement climatique et ses conséquences seront dramatiques. Les événements extrêmes sont d'ores et déjà de moins en moins exceptionnels. **En France, les trains retenus pour raison de tempêtes violentes sont maintenant quatre fois plus nombreux qu'il y a douze ans. Quatre fois !**

L'accord historique sur le climat est un signal fort qui va accélérer les changements vers une généralisation des solutions bas carbone. Pour y parvenir, notre pays s'est déjà engagé à diviser par 4 ses émissions de gaz à effet de serre, dont un tiers proviennent des transports. Ce que l'on appelle le « facteur 4 », formidable ambition, encouragée par l'opinion. Ainsi, à l'été 2015, **deux Français sur trois** se disaient ouverts - ou convaincus - aux autres modes de transport que la voiture, des modes plus sobres en CO2. C'est une opportunité rare à ne pas manquer.

Qu'en disent les experts ? Des économistes, sociologues, experts de l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne, de OuiShare, de Trans-Missions et de l'Ademe ont analysé ce que pourrait être la mobilité en France d'ici à 2050. Leurs hypothèses les plus réalistes se regroupent en trois scénarios. Le **scénario de l'ultra mobilité** prévoit un mode routier toujours hyperdominant. Le **scénario de l'alter-mobilité** intègre une prise de distance vis-à-vis de la voiture individuelle et une croissance de la multimodalité. Le troisième **scénario, celui de la proxi-mobilité**, conjugue une offre riche de mobilité partagée, associée à un changement des habitudes de mobilité, privilégiant la recherche d'une qualité de vie à proximité de chez soi. C'est le seul scénario qui mène à l'objectif national de réduction des émissions de CO2.

Les trois scénarios sont construits sur les mêmes hypothèses d'évolution démographique, économique et technologique. Ils s'appuient sur des tendances sociétales d'ores et déjà présentes. Le scénario le plus vertueux en termes d'émission de CO2 s'avère aussi le plus favorable en termes de coûts pour la société, en réduisant l'accidentologie, mais aussi la congestion et la pollution liées aux transports. Il entraîne également une baisse significative des dépenses de santé : l'utilisation des modes actifs et des transports collectifs s'accompagne en effet d'une augmentation bénéfique de l'activité physique (marche à pied, vélo). **L'écart entre le scénario de la proxi-mobilité et celui de l'ultra mobilité est de 100 milliards d'euros par an.**

Le scénario de la proxi-mobilité est accessible par un ensemble volontariste d'arbitrages politiques, de décisions de toutes les entreprises du secteur des transports et de choix des consommateurs. Les experts listent principalement, dans les mesures qui appartiennent aux pouvoirs publics, les incitations fiscales, un prix soutenu du carbone, les réglementations sur l'urbanisme et le foncier, les infrastructures sécurisées facilitant le vélo et la marche.

Notre responsabilité est de faire préférer le train et les mobilités partagées, les meilleures armes pour limiter les émissions de gaz à effet de serre. Pour inciter à faire ce choix, il faut proposer les mêmes facilités qu'un trajet en voiture, utiliser les nouveaux progrès du digital pour rendre le train plus facile et moins cher, pour simplifier le passage d'un mode à un autre et les « derniers kilomètres ». La combinaison « train + porte-à-porte » est la meilleure solution dès qu'il s'agit de transporter en volume et en vitesse.

Le « facteur 4 » ne peut pas se passer du train, mais le train à lui seul ne peut pas garantir le « facteur 4 ». Le moment est propice aux choix. Pour écarter la tentation de l'évitement, regardons bien le futur avec les yeux de nos enfants ou de leurs enfants.

Les technologies inévitables pour respecter la limitation de 2°C

Avant même que la COP21 limite le réchauffement climatique à 1.5°C, la majorité des stratégies visant à une limite de 2° C incluait des **technologies à émissions négatives** incontournables. Les **technologies à émissions négatives** permettent la diminution des gaz à effet de serre de l'atmosphère. Bien qu'il en existe plusieurs catégories, il est en général question de capturer du **CO2**, de le stocker et de l'enterrer, le tout en espérant un bilan climatiquement neutre. Ces **technologies** sont indispensables si on souhaite éviter des lois draconiennes sur le climat, et devront être installées à grande échelle dans la seconde moitié du siècle. Cependant si ces **technologies** sont invitées à devenir essentielles, il est important d'être conscient de leurs possibles effets.

La question clef est ici de savoir si le taux de déploiement de ces **technologies** peut être réalisé et maintenu. Or, une étude récente prouve qu'aucune de ces **technologies** ne parviendra à contenir la hausse de la température en deçà de 2°C sans avoir un impact majeur sur la planète. Elles accentueront la demande sur la terre et l'eau, en nécessitant parfois l'utilisation d'engrais ; elles auront aussi un impact sur l'albédo – ou la réflexion de la lumière [solaire](#). Outre ces impacts, ces **technologies** auront un coût élevé.

Ainsi, il est estimé que les cultures 'bioénergétiques' irriguées, par exemple des plantes capturant le méthane, doubleraient la demande d'eau pour l'agriculture. Un de ces autres effets secondaires toucherait la demande pour des terres : c'est environ 40% de surfaces supplémentaires, d'ici 2100, qui seraient pris principalement sur les pâturages et les forêts tropicales.

Les autres catégories ont elles aussi de nombreuses restrictions. Celle visant à capturer le **CO2** directement dans l'air, grâce à des réactions chimiques, représente pour le moment un coût et une demande énergétique qui la rend peu probable. Quant à la météorisation accrue, ou l'altération accélérée des roches qui capte le **CO2** de l'atmosphère, bien que nécessitant peu d'espace et pouvant avoir des retombées bénéfiques pour les sols, ce sont ses coûts logistiques qui représentent une barrière. D'autant plus qu'ici le potentiel pour la suppression du **CO2** est moindre qu'avec les autres **technologies**. Enfin, le reboisement, solution moins chère, peut avoir un impact important sur l'albédo, augmentant ainsi l'évapotranspiration dans les hautes latitudes ce qui limiterait son efficacité. De plus dans les régions sèches, le manque d'eau sera un problème tout comme le besoin de terre.

Au final, pour l'étude, le plus urgent aujourd'hui est de prioriser les **technologies** renouvelables et/ou à faibles émissions tout en maximisant l'utilisation de l'énergie, avec par exemple la généralisation de l'exploitation de la chaleur produite par la décomposition des déchets. De plus, s'il est essentiel de se concentrer sur le changement climatique, trop compter sur les **technologies à émissions négatives** peut être dangereux pour les équilibres planétaires et l'Humanité. Ainsi, il est essentiel de ne pas compter sur elles pour pouvoir continuer à exploiter les combustibles fossiles. Néanmoins, notons que si une décarbonisation intense et rapide est toujours possible pour atteindre la limite des 2°C, simplement à travers la réduction des émissions, cette possibilité se réduit chaque jour, rendant ces **technologies** inévitables.