

Les voies du transport !

Écogestes



En résumé :

- Les transports sont la première source d'émissions de gaz à effet de serre en France
- De nombreuses solutions existent : marche, vélo, transport en commun, train, covoiturage...
- Il existe différentes aides financières pouvant faciliter un changement de mode de transport

Nos modes de vie nous conduisent à nous **déplacer de plus en plus**. Avec de lourdes conséquences, puisque les transports sont responsables de près d'un tiers des émissions de gaz à effet de serre de la France et génèrent des polluants qui nuisent à la santé (notamment les particules fines et les oxydes d'azote). La mobilité est aujourd'hui **au cœur des réflexions**, et encore plus depuis la crise sanitaire.

Quel est le problème ?

Les transports sont la première source d'émissions de gaz à effet de serre en France ☐

Malgré les progrès technologiques, c'est le **seul secteur dont les émissions augmentent** de manière constante (+ 11 % depuis 1990). Les transports représentent un tiers des émissions de gaz à effet de serre en France. 95 %

d'entre eux sont dus au transport routier, dont 54 % aux seules voitures. De plus, la progression des ventes de véhicules tout-terrain représente une vraie tendance (+ 36,26 % en 2018 contre 32,37 % en 2017). On constatait en 2017 **une hausse moyenne des émissions de GES**, avec 1 gramme de CO2 supplémentaire émis par kilomètre, par rapport à 2016 (source : Car Labelling).

Des impacts majeurs avérés 

La pollution de l'air extérieur aux particules fines est **à l'origine de 48 000 décès** par an en France et le transport routier y contribue fortement. D'après Santé publique France, l'essentiel des impacts sur la santé résultent non pas des pics de pollution mais d'une **exposition quotidienne et à long terme**, même en dessous des seuils réglementaires.

La pollution de l'air a **de multiples conséquences** :

- elle aggrave les symptômes des personnes souffrant de pathologies chroniques ;
- elle peut accroître, en cas d'exposition prolongée, le risque de sensibilisation à des allergènes et aggraver les symptômes d'allergie respiratoire ;
- elle contribue au développement de l'asthme : le nombre de cas a doublé en 10 ans et environ 10 % des enfants sont touchés ;
- elle est classée comme cancérogène de type 1 (avéré) pour les êtres humains par le Centre international de recherche sur le cancer (CIRC), instance spécialisée de l'OMS ;
- elle favorise des troubles de la fertilité et du développement de l'enfant.

Des millions de Français affectés par le bruit des transports 

80 % des bruits émis dans l'environnement proviennent des transports. En France, 25 millions de personnes sont particulièrement affectées, dont 9 millions exposées à des niveaux critiques pour leur santé. Le bruit des transports pèse pour plus d'**un tiers dans le coût social des pollutions sonores** chaque année en France, soit 20,6 milliards d'euros sur 57 milliards d'euros. Sur ces 20,6 milliards d'euros, près de 11,5 milliards d'euros correspondent aux frais de santé liés au bruit des transports, essentiellement routiers (gêne, troubles du sommeil et maladies cardiovasculaires). Les 9,1 milliards restants correspondent à la **perte de la valeur immobilière, de productivité et aux troubles de l'apprentissage**.

Nous « bougeons » de moins en moins 

Utiliser la voiture plutôt que le vélo ou la marche pour aller acheter du pain à 1 km ou emmener les enfants à l'école, **ne pratiquer aucune activité physique** plusieurs jours par semaine... tout cela favorise les maladies cardiovasculaires et l'apparition du diabète. L'OMS conseille au moins **30 minutes d'activité physique par jour**. Pour cela il y a le vélo ou la marche, mais aussi les transports en commun : lorsqu'on les utilise, on marche déjà **27 minutes en moyenne par jour** !

Quelles solutions sont les plus écologiques ?

Répondre à cette question nécessite de prendre en compte la distance parcourue, le nombre de passagers par véhicule et le type de trajet effectué.

Pour les petits trajets : la marche et le vélo

Avec un taux de **5 % de pratique quotidienne du vélo**, la France est loin derrière la moyenne européenne : 13 % en Italie, 15 % en Belgique, 19 % en Allemagne, 30 % au Danemark et 43 % aux Pays-Bas. L'objectif des pouvoirs publics est d'**atteindre les 9 %**, en améliorant par exemple les infrastructures, ou encore en proposant des aides pour ceux qui souhaitent se rendre à leur travail à vélo.

Les efforts de nombreuses collectivités commencent à porter leurs fruits, notamment dans les grandes villes : **+ 30 % de pratique régulière à Paris** entre 2010 et 2018, **+ 10 % par an à Lyon**, **+ 50 % à Bordeaux** entre 2015 et 2019... Néanmoins les disparités sont encore fortes, à l'instar des banlieues ou des territoires ruraux où la pratique diminue.

Le vélo à assistance électrique (VAE) pourrait constituer un outil majeur pour **réduire les inégalités sociales et territoriales**. Il allonge en effet les portées moyennes de déplacement de 4 km par trajet.



Pour aller au travail : les transports en commun



Lorsque l'offre existe, **les transports en commun sont des solutions moins polluantes que la voiture**. Pour favoriser l'accès aux gares, des aménagements sont en cours de réalisation dans de nombreuses villes : installation de parkings sécurisés pour vélos aux abords de la gare, mise à disposition de trottinettes et de vélos en libre service **pour réaliser rapidement les derniers mètres** entre la gare et le lieu de destination.

Quand il est compliqué de prendre les transports en communs mais que l'on travaille en centre-ville, il y a **la solution des parcs-relais**. Il y en a de plus en plus à l'entrée des villes, les automobilistes peuvent y garer leur véhicule à un prix attractif pour effectuer les **derniers kilomètres en transports en commun**.

Pour les trajets plus longs : le train

Dès que cela est possible, **mieux vaut prendre le train que la voiture**. En plus d'être économe en énergie, ce moyen de transport limite la pollution de l'air : il émet peu de polluants sur son passage lorsqu'il est uniquement alimenté par de l'électricité. Le train engendre entre 3 et 5 fois moins de CO2 qu'une voiture (par personne transportée).

Et surtout, **on essaie d'éviter l'avion pour les trajets en France** : en tenant compte de la distance et du nombre de voyageurs, les vols intérieurs en avion génèrent jusqu'à 60 fois plus d'émissions de gaz à effet de serre que le train (par passager et par km).



Pratiquer le covoiturage : économe et convivial



Partager une voiture pour aller travailler ou emmener les enfants et certains de leurs camarades à l'école, ce sont des routes désengorgées et du carburant économisé. Le covoiturage permet d'**atténuer son impact carbone**. Ainsi, les émissions de CO₂ sont divisées par deux lorsque deux passagers partagent un même véhicule, **plutôt qu'en utilisant chacun sa voiture**. À 4, c'est - 75 % d'émissions de gaz à effet de serre par personne.

Les Conseils départementaux de la Seine-Maritime et de l'Eure ont mis en place des **plateformes de covoiturage pour les trajets du quotidien** :

[Karos, l'application de covoiturage quotidien](#)

[Covoiturage ou Bus, Allez partout à petit prix | BlaBlaCar](#)

Éviter les déplacements avec le télétravail

Le télétravail permet de **réduire de 69 % les déplacements et de 39% les distances parcourues**. D'après une étude de l'ADEME, il permet de diminuer d'environ 30 % les impacts environnementaux associés aux **trajets domicile bureau**. Pour les seules émissions de particules, ce gain peut même atteindre 58 %.

On estime aujourd'hui que 35 % des actifs en France pourraient opter pour le télétravail. Cela permettrait d'éviter **3,3 millions de déplacements par semaine**, soit 3 200 tonnes de CO2 (en ne prenant en compte que les trajets domicile travail en voiture).



Quelles aides pour une mobilité plus écologique ?

L'aide de l'État pour l'achat d'un vélo électrique

L'État accorde une **subvention pour acheter un vélo à assistance électrique** (VAE) à condition de déjà bénéficier d'une aide locale. Le montant de l'aide de l'État est identique au montant de l'aide accordée par la collectivité territoriale, **dans la limite de 200 €**. Il faut donc se renseigner auprès de sa Ville ou de sa Métropole dans un premier temps.

La demande d'aide doit être effectuée au plus tard dans les 6 mois suivant l'achat du vélo. Vous ne pouvez bénéficier du bonus pour l'achat d'un vélo électrique qu'une fois.

La subvention pour les transports en commun

Bien connue des salariés et obligatoire pour les employeurs, cette subvention couvre **50 % du coût des abonnements** des personnes qui utilisent les transports en commun et les services publics de location de vélo pour aller travailler. Elle fonctionne aussi lorsqu'on travaille à temps partiel ou que l'on a plusieurs employeurs. C'est au **salarié d'en faire la demande** à son employeur.

Le forfait mobilités durables

Ce forfait offre **jusqu'à 400 € par an aux salariés privilégiant les "mobilités douces"** pour leurs trajets domicile/travail. Les employeurs pourront contribuer aux frais de déplacements de leurs salariés par ce forfait, exonéré d'impôts et de cotisations sociales. L'État l'a généralisé à tous ses agents en 2020 à hauteur de 200 € par an.

Anciennement appelé "Indemnité kilométrique vélo", le forfait était jusqu'alors réservé aux déplacements à vélo. La loi du 24 décembre 2019 a **élargi la possibilité de prise en charge** pour les moyens de transport suivants :

- vélo ou en vélo électrique ;
- covoiturage ;
- transports publics (hors abonnement) ;
- véhicules en location ou mis à disposition en libre-service avec ou sans station d'attache et accessible sur la voie publique, équipés ou non d'un moteur électrique ou avec assistance électrique (trottinette, scooter, moto, vélo, vélo à assistance électrique) ;
- véhicules électriques, hybrides rechargeables ou hydrogène en autopartage.

Les aides des collectivités territoriales

Les collectivités territoriales peuvent **attribuer des aides supplémentaires** pour inciter les habitants à prendre les transports en commun ou le train. Renseignez vous auprès de votre commune / communauté de communes.

Pour en savoir plus

Venir et se déplacer en Normandie 

[Comment venir et se déplacer en Normandie - Normandie Tourisme \(normandie-tourisme.fr\)](https://www.normandie-tourisme.fr/)

Remplacer les vieilles voitures essence et Diesel 

Depuis les années 1990, les normes européennes Euro ont globalement permis de **réduire drastiquement les émissions polluantes** à l'échappement des véhicules neufs. Depuis le 1er septembre 2018 la réglementation a évolué et tous les véhicules légers neufs Diesel et essence à injection doivent subir un test pour confirmer que les **normes européennes sont bien respectées** en conditions réelles d'utilisation.

Ces deux types de motorisation, pour des véhicules neufs, ont aujourd'hui **des niveaux de pollution à l'échappement proches**. L'enjeu est donc que ces véhicules et les véhicules à carburants alternatifs (électriques, à hydrogène...) se substituent rapidement :

- aux véhicules Diesel d'avant 2011 : encore aujourd'hui, ils représentent près d'un tiers du parc total et sont responsables de 91 % des émissions de particules du transport routier ;
- aux véhicules essence d'avant 2005 fortement émetteurs de composés organiques volatils responsables de la production d'ozone et de particules secondaires.

À l'achat d'un véhicule neuf, il faut choisir un modèle dont **la taille et la puissance sont adaptées aux besoins réels**. La majorité des déplacements en voiture se faisant sur de courtes distances, il est parfois inutile d'acquérir un grand véhicule Diesel.

Stop aux SUV ? 

En 2019, il s'est vendu encore plus de véhicules tout-terrain qu'en 2018 (38 % des ventes contre 36,26 %). Plus gros et plus lourds que les berlines, ils sont **moins aérodynamiques, consomment plus de carburant et émettent donc plus de gaz à effet de serre**. Si les ventes de SUV continuent à progresser, il sera impossible d'atteindre

l'objectif de 95 g CO₂/km fixé par l'Union européenne pour 2021. En 2018, la moyenne est de 112 g CO₂/km, soit 1 gramme de plus qu'en 2017.

Économiser du carburant avec l'écoconduite

Certains comportements au volant font consommer en moyenne **20 % de carburant en plus**. En adoptant l'écoconduite, on peut réduire sa consommation et faire des économies.

- Rouler à vitesse modérée **pendant les cinq premiers kilomètres** : la surconsommation en ville peut atteindre 45 % sur le premier kilomètre, 25 % sur le second. La pollution aussi augmente sensiblement car les pots catalytiques ne fonctionnent pas de manière optimale à froid.
- Limiter sa vitesse à **120 km/h sur l'autoroute**, avec une voiture moyenne, rallonge de 18 minutes un trajet Lyon – Paris, mais permet d'économiser entre 3,5 et 4,5 litres de carburant selon la motorisation et le type de véhicule.
- Ne pas pousser le **régime moteur** peut faire économiser jusqu'à 20 % de carburant.
- Arrêter le moteur en stationnement ou en file d'attente, c'est une bonne habitude à prendre dès qu'on **s'arrête plus de 10 secondes**.
- Enlever les coffres de toit, les galeries, les porte-vélos et porte-skis dès qu'ils ne sont plus utiles : ils peuvent entraîner une **surconsommation de 10 à 20 %**.
- Vérifier souvent **la pression des pneus** : un sous gonflage de 0,3 bar entraîne 1,2 % de consommation en plus, de 0,5 bars 2,4 % de consommation en plus.
- Ne pas abuser de la climatisation : elle **augmente la consommation de carburant** de votre véhicule de 1 à 7 % suivant les climats, les véhicules et les usages.

Les véhicules électriques sont-ils une solution ?

Sur l'ensemble de son cycle de vie, le véhicule électrique émet, en France, **deux fois moins de CO₂ qu'un véhicule thermique**. Ses émissions se concentrent sur la phase de fabrication, et non sur la phase d'utilisation, contrairement au véhicule thermique. Un véhicule électrique est donc d'autant plus pertinent lorsqu'il **remplace un véhicule thermique qui roule beaucoup**. En revanche, pour bénéficier d'une bonne autonomie entre deux recharges, le risque est d'augmenter la taille de la batterie. Or, c'est précisément la fabrication de la batterie qui contribue le plus aux impacts environnementaux des véhicules électriques.

Les véhicules électriques ne constituent qu'**une solution parmi d'autres pour se déplacer**, même si leur avenir est prometteur. Les batteries ont gagné en autonomie et les recherches se poursuivent pour les rendre moins chères. Des travaux sont également menés en faveur d'**une recharge intelligente**, aux moments les plus propices ou encore pour permettre aux particuliers d'utiliser l'énergie de la batterie pour recharger ou faire fonctionner les équipements de la maison quand le réseau électrique est trop sollicité.

Calculer les émissions de carbone de vos trajets

Vous vous demandez quel **mode de transport émet le moins de CO₂** ? Ce calculateur compare le vélo, la voiture, le train et l'avion en fonction du nombre de kilomètres à réaliser.

[Calculez les émissions de carbone de vos trajets](#)