

Transports : qui pollue

Part des différents modes de transport dans les émissions de gaz à effet de serre (en France métropolitaine)



Une tonne de CO₂ =
5 000 kilomètres
en voiture

C'est l'ordre de grandeur pour une voiture de moyenne cylindrée, mais le total est variable en fonction de la voiture et du parcours. Quand on sait que le secteur des transports a émis 132 millions de tonnes d'équivalent CO₂ (une mesure qui inclut tous les gaz à effet de serre) en 2012, c'est comme si cette voiture avait fait 660 millions de kilomètres dans l'année. Plus de quatre fois la distance séparant la Terre du Soleil.

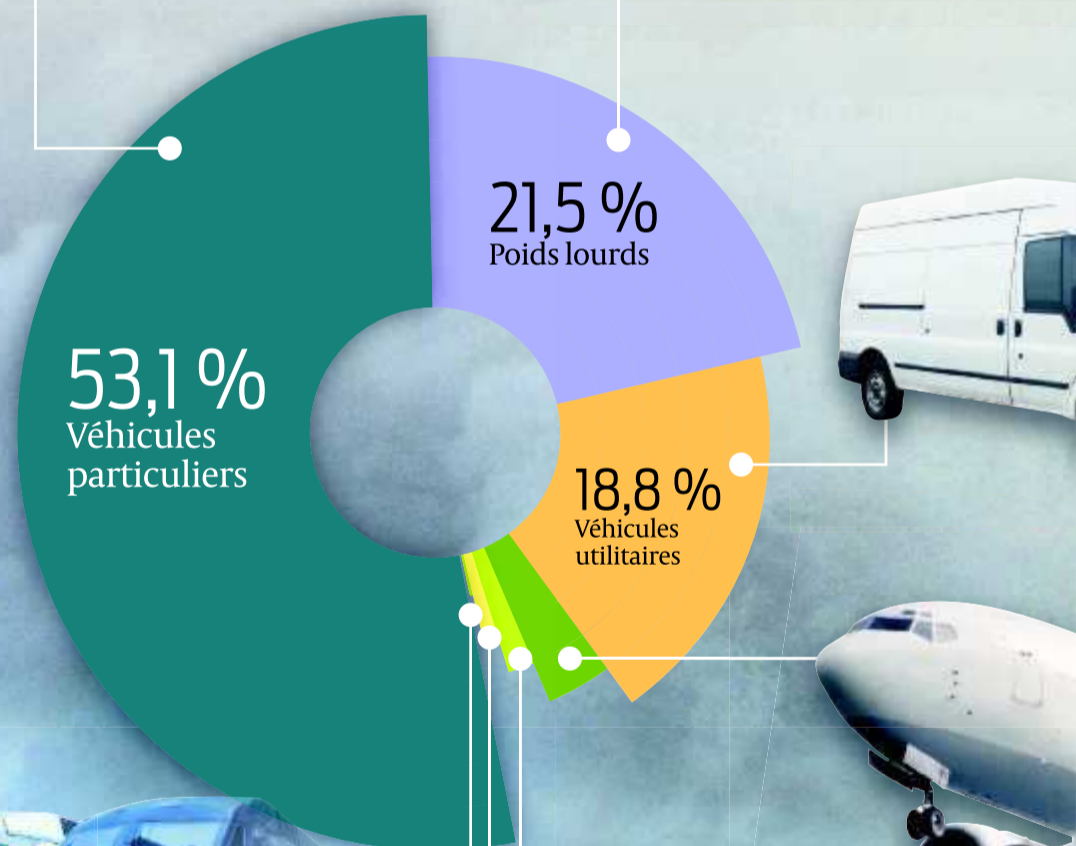
14,4 %

Ce que représentent les transports dans les émissions mondiales de gaz à effet de serre, dont 10,2 % pour la route et 3,9% pour les autres modes de transport (émissions directes).



27%

Ce que représentent les transports dans les émissions françaises de gaz à effet de serre (DOM inclus). C'est le secteur le plus émetteur.



0,4 %
Trains



1,7 %
Bateaux
(parcours domestiques)



1,2 %
Deux-roues

le plus ?



Les transports, un gros morceau du dérèglement climatique

À chaque mode de déplacement correspond un impact différent sur le climat. L'avion est très polluant

Comme l'illustre notre infographie ci-contre, accomplir le même trajet en avion, en autocar, en train ou en voiture n'a pas la même incidence sur le climat. L'aviation civile est réputée représenter aujourd'hui entre 2 et 3 % des émissions de gaz à effet de serre au niveau mondial, un chiffre qui interroge quand on sait que la flotte devrait doubler d'ici vingt ans.

La mondialisation des échanges fait évidemment la fortune de l'avion comme des porte-conteneurs qui sillonnent les océans. Les règles qui encadrent cet essor paraissent obsolètes au regard des enjeux climatiques. L'Europe exonère de taxes les carburants utilisés pour le transport maritime, par exemple. Par accord international, le kérosène qui remplit les réservoirs des avions sur les lignes internationales n'est pas non plus taxé.

Cette exonération se décline au plan intérieur pour les lignes aériennes françaises. Ce qui introduit une évidente distorsion de concurrence par rapport à la voiture ou au train, le mode de transport le plus vertueux, et de très loin (à l'exception du vélo et de la marche à pied). Sur ce point, il y a d'un côté les beaux discours, de l'autre côté la réalité...

Les polluants des voitures

À propos du transport routier, il devient de plus en plus difficile d'avoir un aperçu à peu près fiable de ce qui sort des pots d'échappement. Le scandale Volkswagen a notamment mis en lumière le gouffre qui sépare les émissions théoriques de polluants des véhicules - dont le CO₂ et les oxydes d'azote - de ce qu'elles sont en conditions normales de circulation.

Si l'on écarte ce problème, demeure celui de l'augmentation du trafic. La circulation routière a crû de plus de 33 % en France entre 1990 et 2010, même si le rythme de la hausse a fléchi au XXI^e siècle. L'augmentation est verticale dans les pays émergents. Le parc automobile chinois a été multiplié par 5,7 en l'espace de dix ans... Dans ces conditions, on voit mal comment l'amélioration de la performance des moteurs pourrait suffire à inscrire à la baisse les émissions mondiales de gaz à effet de serre du secteur.

Sur le ressort franco-français, on peut rappeler l'in vraisemblable capitulation l'an passé du triumvirat Hollande, Valls, Royal sur l'écotaxe poids lourds, avec la gabegie financière qui s'en est suivie. Et l'indifférence des pouvoirs publics vis-à-vis de la plaie de l'étalement urbain, qui allonge toujours un peu plus les distances domicile-travail. Là encore, il s'agirait de mettre les actes en adéquation avec les discours. C'est trop demander ?

Jean-Denis Renard

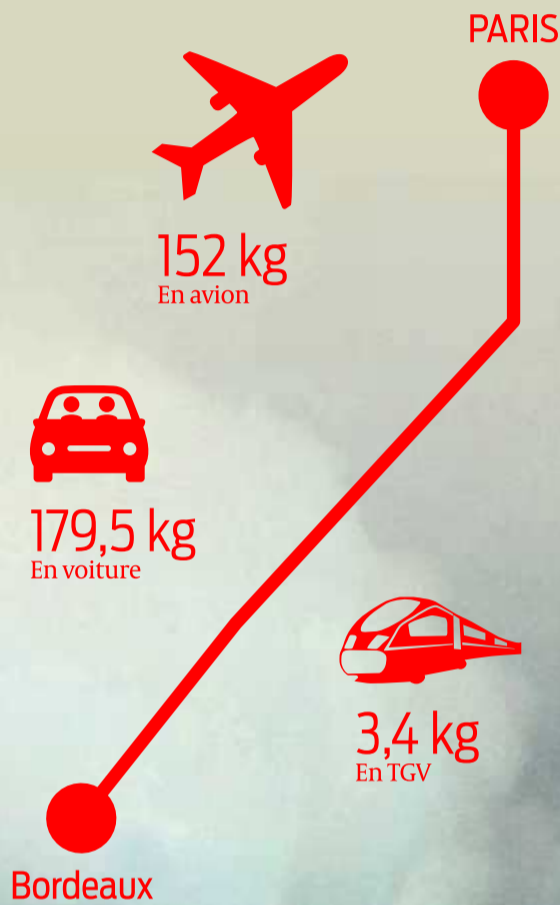


Emissions de CO₂ par voyageur pour un aller-retour Paris - Bordeaux



90%

C'est la part du transport maritime dans l'échange international de marchandises. La consommation de carburant du secteur a doublé en trente ans, entre 1980 et 2010, du fait de la mondialisation des échanges.



1,35 tonne

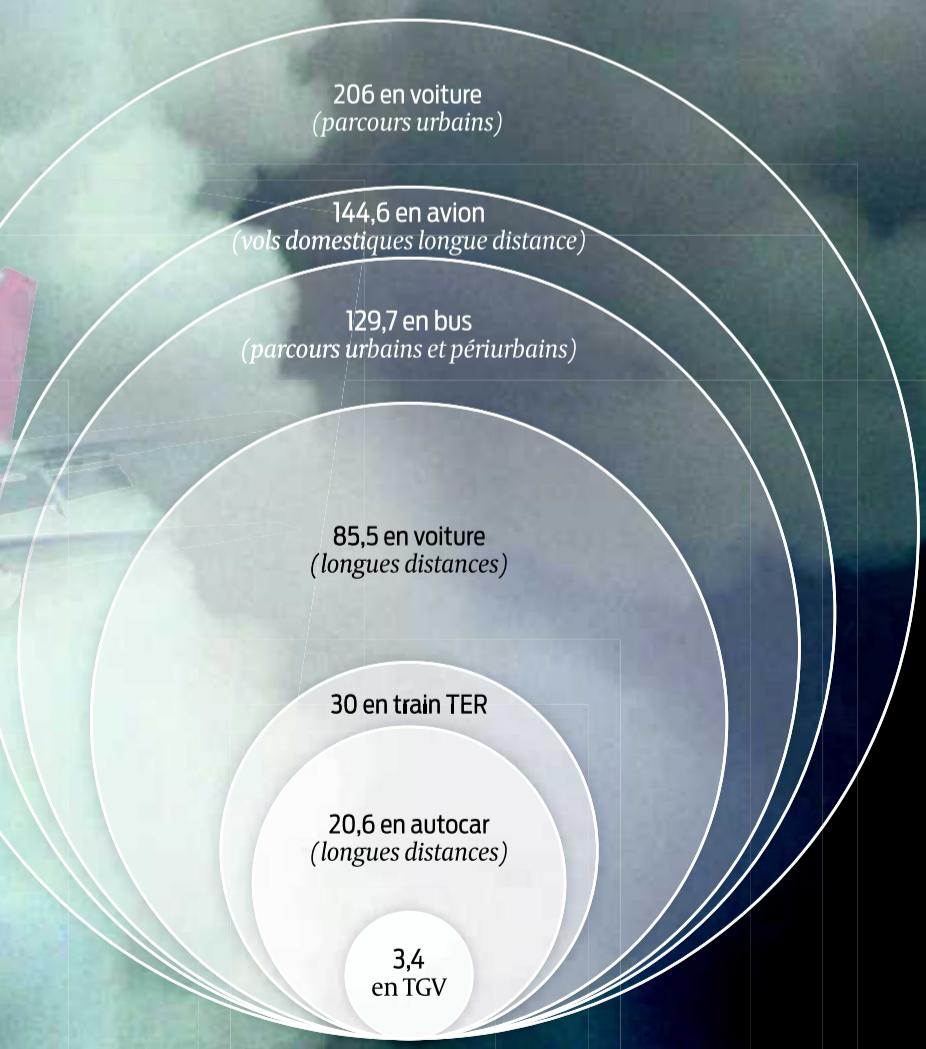
Les émissions de CO₂ pour effectuer un aller-retour Biarritz - New York en avion via Paris - Charles-de-Gaulle. C'est environ 10 fois plus que les émissions moyennes d'un habitant du Mali ou de Madagascar en un an.



+ 60%

La croissance des émissions de CO₂ de l'aviation en France (vols intérieurs et trafic international au départ de la France) entre 1990 et 2013. On est passé de 13,3 à 21,3 millions de tonnes émises par an. Dans le même temps, le trafic a augmenté de 168 % (en passagers-kilomètres), tiré par la hausse très sensible des liaisons internationales.

3,4 %
Avions
(vols domestiques)



Emissions de CO₂ par passager et par kilomètre (en grammes)

Sources : Banque Mondiale ; Panorama énergies - climat 2015 ; Chiffres clés du climat, France et monde 2015 ; Les chiffres clés 2013 climat, air et énergie ; Information CO₂ des prestations de transport, méthodologie générale juin 2015 ; Ademe, chiffres clés des transports ; calculateur de CO₂ de la DGAC ; comparateur Eco-déplacements de l'Ademe -