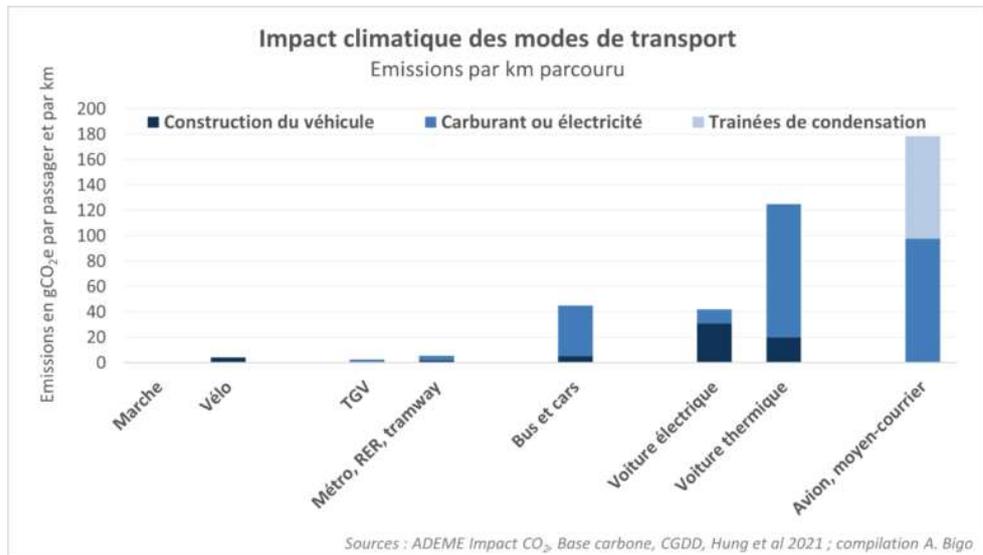


Article # 4 :

Ayant exploré les pistes pour agir sur notre alimentation, nous vous proposons d'aborder ce mois-ci le thème des transports.

Pour évaluer l'impact intégral d'un transport, il faut intégrer les émissions liées à la consommation énergétique pendant les déplacements mais aussi les émissions générées sur toute la durée de vie du moyen de transport. On appelle ça le « cycle de vie ». Par exemple, pour une voiture thermique, on additionnera les émissions liées à la production de la voiture (extraction de minerais, aciérie, fonderie pour le moteur, fabrication et assemblage des composants etc.), celles liées à son entretien (remplacement de pièces, vidanges, lavage etc.), à sa consommation de carburant et à sa mise en décharge (dont la dépollution).

C'est là que surgit le "match" entre véhicules électriques et thermiques. La voiture électrique a une forte empreinte liée à sa fabrication, qui consomme beaucoup de minerais (ex : du lithium pour la batterie). En revanche, à



l'usage son impact peut être relativement faible si le rechargement en électricité provient d'une source peu carbonée - c'est le cas en France avec le nucléaire.

Dans notre pays, une voiture électrique commence à produire un impact inférieur en termes d'émissions à celui de sa cousine thermique au bout d'environ 40 000 km. En Allemagne, où 33% de la production électrique est à base de charbon qui est très émetteur de CO₂, le point de bascule est plutôt autour de 80 000 km.

Lors de la seconde partie, le mois prochain, nous nous poserons la question : La voiture électrique est-elle alors la solution miracle ?

Le livre du mois : *Climat, crises: Le plan de transformation de l'économie française* de The Shift Project. De l'énergie au logement, des mobilités à l'agriculture, de l'industrie à la finance, en passant par la culture, l'éducation ou la santé, le Shift Project, groupe de réflexion sur la transition énergétique, présente pour chaque secteur les leviers de transformation, l'objectif final ainsi que les implications en matière d'emploi, de mode de vie et d'organisation de la société française.

Fin partie 1

Début partie 2

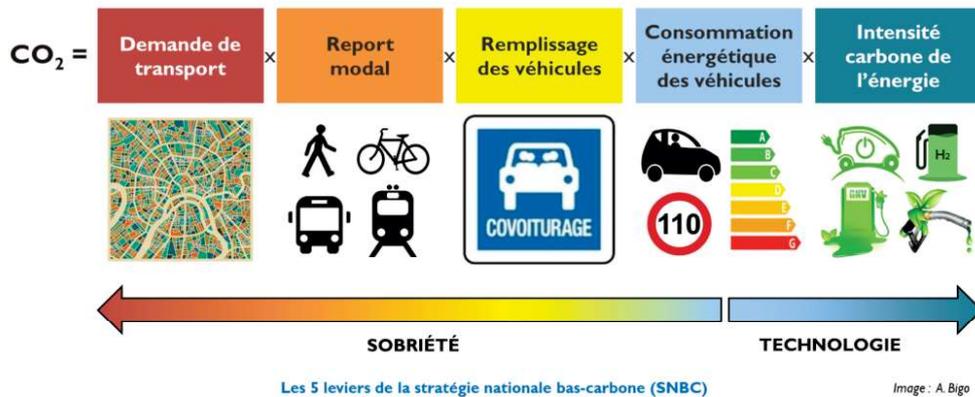
Suite de nos réflexions sur les transports. Comme promis, tentons de répondre à la question posée le mois dernier : La voiture électrique est-elle alors la solution miracle ?

Oui et non... Oui car elle offre un fort effet de levier pour décarboner les transports mais non, car sa production en masse pour remplacer tout le parc automobile mondial nécessiterait l'extraction de presque autant de minerais que ce que l'humanité a retiré de terre depuis l'Antiquité. Une forme de sobriété pourrait donc s'imposer.

Sans compter sur un autre facteur, les kilomètres parcourus. Entre 1970 et 2020, la distance annuelle cumulée parcourue par les automobilistes français est passée de 150 à 450 milliards de kilomètres. Cette augmentation est un "effet rebond" de la baisse du coût des véhicules, du carburant et du niveau de consommation des véhicules dans le budget d'un ménage. Autrement dit, faire un kilomètre

en voiture en 2020 coûte proportionnellement moins cher qu'en 1970, donc on se permet d'en faire plus.

C'est la même chose pour le trafic aérien. Sa démocratisation, via les compagnies à bas coût, a fait exploser les kilomètres parcourus en avion. La conclusion est sans appel. Afin de réduire l'impact des transports en termes d'émissions, il faut à la fois passer de moyens fortement émissifs (ex : voiture thermique) à des moyens plus sobres (ex: voiture électrique, marche, vélo), privilégier les transports en commun pour mutualiser les émissions (le train consomme majoritairement de l'électricité et transporte un grand nombre de passagers ! il a tout pour plaire 😊), mais aussi réduire les distances parcourues (pour rappel, un vol aller-retour Paris-New York émet 2 tonnes de CO2 par passager, c'est l'équivalent de ce qu'un citoyen devra émettre au maximum sur toute une année, en 2050 !).



Le livre du mois : *L'Événement Anthropocène. La Terre, l'histoire et nous* de Jean-Baptiste Fressoz et Christophe Bonneuil. La Terre est entrée dans une nouvelle époque : l'Anthropocène. Depuis la révolution thermo-industrielle, notre planète accumule les traces de notre civilisation urbaine, consumériste, chimique et nucléaire qui resteront visibles des milliers voire des millions d'années. Faisant dialoguer science et histoire, les auteurs dressent l'inventaire de cette crise écologique liée à un modèle de développement devenu discutable voire insoutenable pour les générations futures.