

Fiche 21 – Rouler écologique

Les transports, un impact majeur

Dans nos pays européens, le secteur des transports représente le deuxième secteur émetteur de CO₂, après celui des bâtiments (30% des émissions). Il fait partie des 2 gros postes émetteurs de nos communautés avec le chauffage. On nous demande d'arriver à la neutralité carbone en 2050, et plus tôt nous l'aurons fait, plus nous aurons des chances de limiter les dégâts pour tous. Mettons-nous en route dès à présent, car chaque kg de CO₂ émis empire la situation. N'attendons pas que les autres s'y mettent d'abord. Pour nous y aider ensemble, voilà donc une troisième fiche après les fiches 2 et 11.

Quelques mesures à discerner

- **En priorité : laisser la voiture au parking**, surtout si on doit se déplacer seul, et choisir le vélo, le bus, le métro, le train, le covoiturage, les réunions en visio-conférence, etc. **Examiner tous ses déplacements sur un trimestre** et voir comment les réduire ou le faire autrement qu'en voiture.

Acquérir le réflexe pour un WE, une intervention, des vacances : chercher ou proposer des places en Blablacar. Aujourd'hui, avec seulement 1,3 siège occupé par véhicule, les sièges libres sont une véritable richesse collective. Il faudrait que « rouler seul » dans sa voiture ne soit plus une chose banale, mais l'exception

- **Réduire le nombre de voitures de la communauté, en se séparant des vieux diesels** et en partageant mieux l'usage des voitures (moins d'entretien, de place de parking, de frais). **Analyser l'utilisation des voitures** par la communauté et :
 - Optimiser systématiquement le partage entre les compagnons dans la communauté
 - faire appel à **l'autopartage** ou à la **location** pour les quelques fois où tout le monde a besoin en même temps d'une voiture et n'a pas d'autres solutions
- Acheter un **vélo** ou un **scooter électrique et le mettre en partage** comme pour une voiture communautaire.
- Acheter une **voiture électrique** type Zoe (Renault) pour des déplacements locaux ou pas trop éloignés :
 - dans l'agglomération (recharge rapide chez soi)
 - de moins de 200 km aller (en roulant à 110 km/h et en rechargeant sur place pendant 15h sur une prise normale accessible), ou sinon 200 km aller-retour.
 - Plus loin en jonglant avec les 23 000 bornes rapidesLes communautés de Marseille et Lyon sont très contentes de leur Renault électrique Zoe.
- **Garder** ou acheter une **voiture essence** pour les trajets plus importants. Il faut alors compenser le CO₂ émis, en contribuant à la plantation de forêts par exemple. Les voitures hybrides normales n'amènent quasi pas de gain d'émission de CO₂ sauf les grosses berlines qui peuvent être rechargées.

L'autopartage, par exemple Citiz

Dans les villes desservies, la communauté s'abonne (240€/an) et je réserve par internet à la station la plus proche, et, avec mon badge, je prends l'auto :

- pour un WE situé à 75 km = 100€

- pour une réunion en soirée à 15 km = 20€

Une voiture communautaire souvent utilisée coûte 2 fois moins. Mais peu souvent utilisée, elle coûte autant, voire plus).

Les voitures électriques

Elles ont fait leurs preuves et émettent **3 fois moins de gaz à effet de serre** qu'une voiture citadine essence, en intégrant tout (fabrication, usage, fin de vie, selon une [étude récente](#)). Le point d'attention concerne les batteries. Les filières de recyclage sont nouvelles et se mettent en place, on n'est encore loin du 100%. Cela requiert aussi le devoir de vigilance de la part des entreprises quant aux conditions sociales d'extraction de métaux comme le Cobalt (notamment au Congo). Certains sont critiques. Certes, ce n'est pas une solution miracle assurée. Mais la démarche là est d'explorer des pistes alternatives.

En France, avec les aides, le coût d'achat d'une Zoe est équivalent à celui d'une Clio. Le coût de location de la batterie équivaut presque à l'économie d'achat de carburant si on fait au moins 7500 km par an (l'électricité coûte 5 fois moins cher que l'essence). [Voir fiche complémentaire.](#)