

Les déplacements, un enjeu spirituel ?

Nos déplacements sont un facteur important d'émission de gaz à effet de serre, et un facteur sur lequel nous pouvons agir directement. C'est aussi une manière de vivre.

Commençons par une petite histoire tirée du Petit Prince¹ :

-Bonjour, dit le petit prince.
-Bonjour, dit l'aiguilleur.
-Que fais-tu ici ? dit le petit prince.
-Je trie les voyageurs, par paquets de mille, dit l'aiguilleur. J'expédie les trains qui les emportent, tantôt vers la droite, tantôt vers la gauche.
Et un rapide illuminé, grondant comme le tonnerre, fit trembler la cabine d'aiguillage.
-Ils sont bien pressés, dit le petit prince. Que cherchent-ils ?
-L'homme de la locomotive l'ignore lui-même, dit l'aiguilleur.
Et gronda, en sens inverse, un second rapide illuminé.
-Ils reviennent déjà ? demanda le petit prince...
-Ce ne sont pas les mêmes, dit l'aiguilleur. C'est un échange.
-Ils n'étaient pas contents, là où ils étaient ?
-On n'est jamais content là où on est, dit l'aiguilleur.

Pourquoi agir ?

Les transports représentent parmi les activités humaines le premier secteur d'émissions de gaz à effet de serre. La seule consommation de carburant en véhicules thermiques (voitures, cars et deux roues) correspond en France² à 1 tonne d'équivalent CO₂ par an et par personne³. Si l'on ajoute le coût en CO₂ de la production et de l'importation du carburant et de la fabrication des véhicules (voitures, cars, camions, trains) on passe à 3 tonnes par an sur un total d'émissions, toutes activités confondues, qui est de 11 à 12 tonnes par personne et par an en France, comprenant les importations.

Comment agir ?

On peut agir sur nos déplacements de trois façons, sur le temps (la vitesse), l'espace (les distances parcourues) et la modalité (les moyens de transport).

La vitesse

La vitesse est le facteur sur lequel nous avons le plus la possibilité d'agir et qui a le plus de répercussions d'ordre spirituel car aller vite, toujours plus vite, c'est avoir de moins en moins le temps de voir autour de moi, de voir les autres, de voir les changements de notre monde, les signaux d'alerte, la beauté de la création. (Laudato si 114).

¹ Antoine de Saint-Exupéry, *Le Petit Prince*, chapitre XXII, Gallimard, 1946

² Emissions directes des ménages, hors transport aérien, <https://ree.developpement-durable.gouv.fr/themes/defis-environnementaux/changement-climatique/empreinte-carbone/article/l-empreinte-carbone-de-la-france>

³ On convient de mesurer les émissions de gaz à effet de serre par comparaison avec le gaz carbonique ou dioxyde de carbone, CO₂, qui sert de référence, afin de comparer l'impact des gaz sur le climat.

Je peux déjà choisir d'aller moins vite avec le moyen que j'utilise habituellement : rouler moins vite en voiture, c'est directement efficace du point de vue de l'environnement puisque ma consommation d'énergie par km augmente au carré de la vitesse du véhicule⁴ et que ma consommation d'énergie par trajet augmente de façon exponentielle à partir de 80 km/h⁵.

Je peux aussi choisir un moyen de transport qui va moins vite, car il consomme moins et émet moins, et qu'il me donne le temps de vivre. Choisir un véhicule de puissance plus faible ou un moyen de transport collectif. Parmi ces derniers choisir celui qui va moins vite et consomme moins aussi : un train plutôt qu'un avion, et si on choisit le train un train classique plutôt qu'un TGV, un bateau à voile plutôt qu'une vedette rapide. Il est possible d'aller de France en Espagne ou en Italie par le train, l'avion n'est pas indispensable. Et l'on peut voir se transformer progressivement le paysage.

Choisir des moyens plus lents, c'est aussi garantir leur pérennité. S'ils sont moins utilisés, ils disparaissent comme on le constate pour les lignes transversales de la SNCF.

« Quand on veut arriver, on peut courir en chaise de poste ; mais quand on veut voyager, il faut aller à pied » (Rousseau⁶).

Mais cette analyse est souvent contestée

« Ce n'est plus possible dans le monde actuel ». C'était possible il n'y a pas si longtemps, dans les années 1960 il n'existait pas de TGV. Dans les années 1950 on utilisait encore les bateaux transatlantiques. La vitesse est-elle toujours un progrès ?

« Aller lentement ce n'est possible que pour les retraités ». Non nous disent des jeunes professionnels, qui choisissent des activités, des modes de vie, qui leur permettent de prendre leur temps. Ou les étudiants à faible revenu qui prennent le temps de voyager

« Dans mon travail on m'impose d'aller vite, de ne pas perdre de temps ». On peut répondre que l'on peut travailler, réfléchir, en train, ce qui est plus difficile en avion et en voiture. Dans une gestion de projet il y a trois critères : coût, qualité et délais. Aller moins vite peut allonger le délai, mais peut aussi améliorer les deux autres critères ?

« Il est souvent moins coûteux et plus rapide de prendre l'avion que le train ». Mais les charges ne sont pas les mêmes (le carburant des avions n'est pas taxé, la voiture coûte 10 à 15 fois plus que le vélo en matière d'équipement collectif par exemple), et il ne faut plus raisonner en coût financier, mais en coût environnemental. Le premier c'est pour moi, le second c'est pour le collectif et les générations futures.

⁴ Selon la formule $E=1/2M*V^2$, ou Energie = (masse divisée par 2) x (vitesse au carré). Si la vitesse est multipliée par 2, l'énergie consommée est multipliée par 4. www.limousin.developpement-durable.gouv.fr sept 2010

⁵ En fait la consommation par km est élevée aux basses vitesses, en dessous de 60 km/h, car on fait peu de km en faisant tourner le moteur assez vite, puis augmente au-dessus de 80 km/h car si on parcourt beaucoup de km par heure c'est en consommant de plus en plus par km.

⁶ Rousseau (J-J), 1969, *Emile ou de l'éducation*, Paris, Gallimard, La Pléiade Tome IV, 1958 p, page 773

La distance

La distance que je parcours est le second facteur sur lequel je peux agir. Il y a des contraintes, comme les déplacements domicile travail ou les enfants qui habitent loin.

Les déplacements domicile-travail représentent environ 20 % du total des déplacements et sont fortement contraints par la question urbaine, les types d'habitat et la distance aux lieux de travail. La densification urbaine devrait limiter les déplacements, mais l'extension de la zone d'habitation va à l'encontre de cet aménagement, à cause du prix des logements en ville.

Une piste : les offices fonciers solidaires qui achètent le foncier et le louent pour la construction (comme à Lille) ce qui abaisse le coût de l'habitat.

Mais il y a aussi des arbitrages possibles, pour nos courses, nos loisirs, nos vacances. Le plus symbolique est le choix des vacances. Il est aujourd'hui possible d'aller vite et très loin à faible coût. Est-ce raisonnable, éthique ? Il ne s'agit pas de s'enfermer, de ne plus voyager et découvrir l'autre, mais d'accepter les contraintes du voyage sur un mode écologique, plus lent, moins loin.

Nous avons vécu lors de la période de confinement due au corona virus début 2020 une période de mobilité très restreinte. Nous avons modifié nos modes de vie, redécouvert notre quartier, acheté notre alimentation sans doute plus localement, et une orientation forte semble se dessiner pour relocaliser notre production.

Contestation

« Ne plus voyager loin, ou moins, c'est se couper des autres, du monde ». Est-ce vraiment rencontrer les autres que de se projeter dans leur pays brutalement ? Il y a de multiples façons de rencontrer l'autre et d'autres civilisations, y compris chez nous, parfois à notre porte.

« Mes enfants habitent loin, il est important que je puisse continuer à les voir ». Bien sûr, l'éclatement géographique des familles est un fait de civilisation, mais je peux néanmoins essayer de prendre le moyen de transport le plus efficace possible.

« Je préférerais un emploi près de chez moi, mais il n'y en a pas ». En effet la concentration des emplois dans les zones industrielles et les métropoles a éloigné progressivement les lieux d'emploi et d'habitat. C'est une question de politique d'aménagement du territoire, qu'il faut poser à nouveau.

« L'important arrive non pas au terme de la route, mais bien avant, pendant le trajet lui-même. » (Milorad Pavic)

Les modalités

Choisir un moyen de transport plus efficace

L'efficacité, c'est le rapport entre la consommation d'énergie et le nombre de km parcourus. Évidemment la marche et le vélo sont les moyens les plus efficaces. Ensuite c'est le train, puis l'avion qui est en moyenne équivalent à une voiture avec deux personnes.

Le choix du covoiturage est une option qui permet de diminuer les émissions par voyageur, mais il est par exemple plus efficace, en termes d'émissions de gaz à effet de serre, de prendre le train plutôt qu'un covoiturage. Enfin, je peux choisir de me déplacer moins souvent ou moins loin....

Contestation

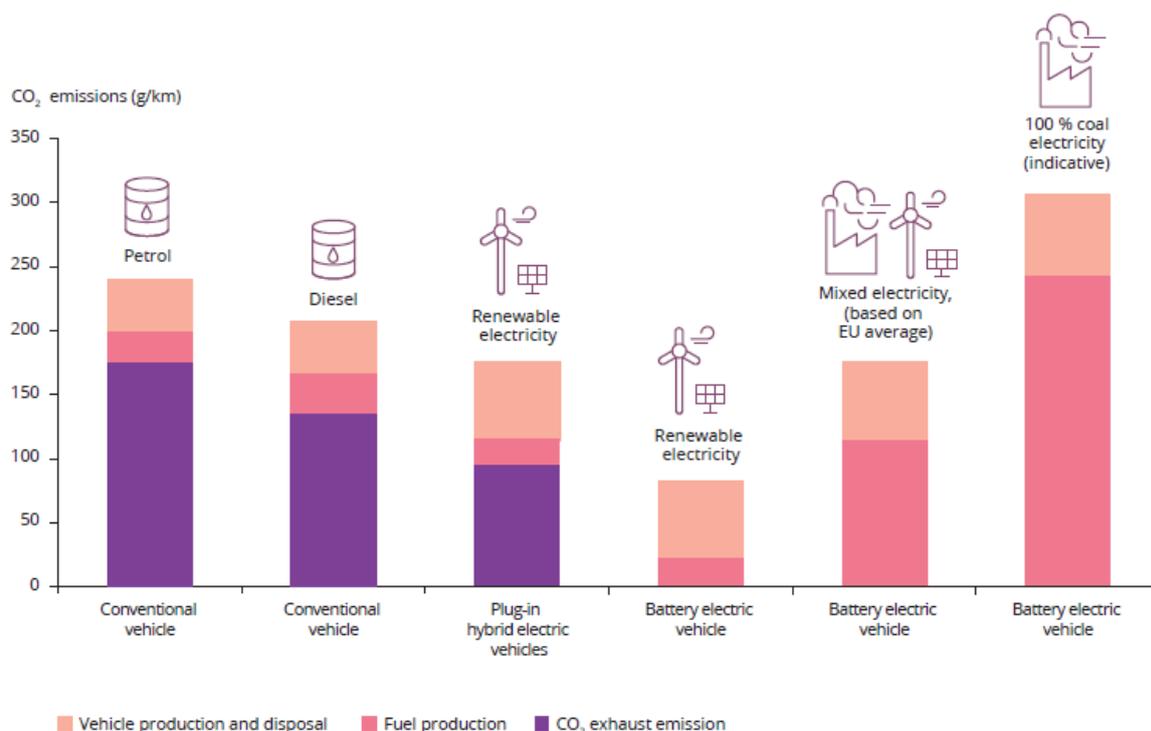
« Je n'ai pas le choix, je suis obligé de prendre ma voiture ». Si j'habite dans la banlieue d'une grande ville, il peut ne pas y avoir de transport en commun, ou pas à mes horaires de travail, ou cela prendrait trois fois plus de temps. C'est une question politique, d'investissement, sur laquelle je peux agir en tant que citoyen.

Exemple

Je participe à un pèlerinage diocésain à Rome. Habitant en France, je prends le train de nuit à Paris et y arrive le lendemain matin. Les autres ont décidé de prendre l'avion en groupe. Cela provoque des discussions entre nous, et commence à faire évoluer les mentalités (cas réel).

Je peux modifier les moyens de transport utilisés, et/ou diminuer le nombre de km parcourus. Cette conversion exige-t-elle du courage ? Faut-il du courage pour utiliser son vélo ? Non, pas du courage mais du désir. Le moteur le moins polluant c'est celui de l'enthousiasme. Prendre plaisir à aller à vélo, à faire 5 ou 50 km (si l'on peut... et on peut tous faire quelque chose) ! ... ce qui donne de l'énergie c'est de le faire avec d'autres. La conversion n'est pas du courage, c'est un appel.

FIGURE 16.6 Life cycle CO₂ emissions for different vehicles and fuel types



Sources: EEA (2016a), drawing on TNO (2015).

1	2	3	4	5	6
---	---	---	---	---	---

Légende : véhicules individuels

1. Moteur thermique essence ; 2. diesel ; 3. moteur électrique hybride rechargeable et production électrique en renouvelable ; 4. moteur électrique sur batterie et production électrique en renouvelable ; 5. idem mais production électrique mixte EnR et classique ; 6. Idem avec électricité produite à base de charbon)

Penser globalement et faire vaciller les évidences : Une voiture électrique à batteries dont l'électricité est produite par du charbon et du fuel émet plus de CO₂ qu'une voiture à essence.

