LE TEMPS

Un Boeing B737, le 18 juillet 2018.
© shutterstock

TRANSPORTS

Les éco-comparateurs sont plus des instruments de sensibilisation que de précision

Internet regorge d'outils pour calculer ses émissions de CO2 lors d'un voyage. Mais les résultats varient d'un simulateur à un autre. Tour d'horizon de ces initiatives et de leurs limites

3 minutes de lecture

Environnement **Transports**

Chams Iaz
Publié jeudi 22 août 2019 à 20:17, modifié jeudi 22 août 2019 à 20:18. ABONNÉ

Conscient que ses faits et gestes ont un impact réel sur l'environnement, le voyageur écoresponsable culpabilise. Il a honte de prendre l'avion, un sentiment qui porte le nom suédois de «flygskam». A la recherche d'alternatives, il se rue sur internet et tombe alors sur une flopée de sites proposant le même service: calculer les émissions de dioxyde de carbone émises pour aller d'un point A à un point B, que ce soit en avion, en train, en bateau, en camion, en voiture ou en transports en commun.

Mais pour un même itinéraire, avec un moyen de transport identique, les résultats obtenus sur ces simulateurs sont différents. Ainsi, un aller simple en avion de Francfort à Bangkok est estimé à 1,102 tonne de CO2 par personne sur Mobility-Impact, à 1,09 tonne sur Greentripper, à 1,98 tonne sur CalculateurCO2, à 1,5 tonne sur MyClimate et à 0,593 tonne sur l'outil de la Lufthansa pourtant développé en partenariat avec le précédent.

Transparence?

Ces «éco-comparateurs» s'appuient sur des données transmises par les gouvernements et des banques de données comme la suisse EcoInvent ou la britannique Defra. Mais aussi sur celles communiquées par les constructeurs et les compagnies. Misent-ils sur la transparence de ces derniers quant à leurs émissions de CO2 pour effectuer leurs calculs? «Les compagnies aériennes ont tendance à sous-estimer leurs émissions», observe Sébastien Humbert, expert en études du cycle de vie chez Quantis.

Lire aussi: Déclarer l'urgence climatique, et après?

Cette société de conseil basée à Lausanne fournit des données ou développe des outils de calcul d'empreinte carbone pour de grandes entreprises. L'expert poursuit: «Les avions contribuent davantage à l'effet de serre. Chaque tonne de CO2 émise en altitude équivaut à 2 tonnes émises au sol par un camion, une voiture ou un train». Si elles annoncent 100 g de CO2 émis, Quantis enregistre donc 200 g.

Le problèmes des sources concordantes

«Il est difficile de trouver plusieurs sources concordantes. C'est leur croisement qui nous permet d'avoir un ordre de grandeur», assure Martin Reeve, qui a développé l'outil Mobility-Impact, la plateforme créée par les cantons romands. Ces outils comparatifs sont basés sur des facteurs moyens et les résultats annoncés restent des estimations.

Retrouvez notre page dédiée à l'urgence climatique

Pour être plus précis, il faudrait que ces logiciels prennent en considération le modèle du véhicule, son ancienneté et son taux d'occupation. «La prise en compte du cycle de vie complet est également primordiale, cela comprend l'infrastructure des trains, des aéroports ou des routes, et leur entretien», complète Sébastien Humbert.

Mobility-Impact s'appuie uniquement sur la consommation d'énergie et l'impact direct des transports sur l'environnement. «Nous avons exclu de nos calculs les moyens de production, l'extraction des énergies fossiles et la pollution des infrastructures. Mais des paramètres permettent à l'utilisateur de préciser le nombre de passagers, le type de conduite et l'origine de l'électricité», signale Martin Reeve.

Lire également: Dans le train de nuit Bâle-Berlin: «J'ai le sentiment que mon âme voyage avec mon corps»

Principalement pour le jeune public

Développé en 2014, ce site n'a pas la prétention d'être exhaustif et s'adresse principalement au jeune public «pour susciter la discussion et contredire les idées reçues». Le site offre des possibilités irréalistes, comme voyager en avion depuis n'importe quel point du globe dépourvu d'aéroport, ou encore appliquer un mix électrique suisse à des trajets se déroulant ailleurs dans le monde.

«Ces outils ont plus un rôle de sensibilisation, estime Sébastien Humbert. Ce n'est pas de la science, mais du bon sens: le train est le moyen de transport le plus écologique. Un vol Genève-Zurich avec 150 passagers équivaut à 150 voitures qui font le même trajet, alors qu'un train Genève-Zurich de même capacité équivaut à 15 voitures. Connaître exactement son empreinte carbone ne change rien au message général: il faut moins polluer.»

Un message qui semble avoir été entendu en Suisse, où les CFF ont constaté une hausse des ventes ce printemps. «Les demandes d'information pour de longs trajets sont également en hausse. Il y a un regain d'intérêt pour les billets Interail, qui permettent de voyager plusieurs jours dans différents pays», déclare un porte-parole.

Chams Iaz

La dernière vidéo
toutes les vidéos