

# Journal de l'environnement



## Fret routier: des émissions de CO2 en hausse

07/04/2009 10:39

L'essor du transport de marchandises par la route depuis 1990 a vu son impact environnemental partiellement amorti par les progrès technologiques et la réglementation en France et en Europe. Côté climat en revanche, le bilan est mauvais avec des émissions de CO2 qui ont continué de croître.

Evaluer

par Sabine Casalonga

Réagir à l'article

Plus de 32%. Telle a été la croissance du transport routier de marchandises (TRM) en France entre 1990 et 2006, d'après une étude (1) du service de l'observation et des statistiques (SoeS) du Commissariat général au développement durable (CGDD) présentée le 26 mars, en marge du salon international des solutions logistiques (STIL). Sur la même période, les émissions de CO2 de ce secteur, doté d'un parc de 305.000 poids lourds en 2006, ont augmenté de 28%. Or, le TRM contribuait à hauteur de 14% aux émissions nationales de CO2 en 2006 contre 12% en 1990. Il porte donc une forte responsabilité quant aux objectifs nationaux de lutte contre le réchauffement climatique -réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) de 20% d'ici 2020 et division par 4 d'ici 2050. Les exafluorocarbones (HFC), des GES émis par les climatiseurs, au pouvoir de réchauffement de 140 à 3.000 fois plus élevé que celui du CO2, sont également une source de préoccupation majeure: le fret routier génère 9% des émissions nationales en 2006 contre 1% en 1990.

Ces chiffres sont toutefois tempérés par les résultats d'une enquête nationale conduite par Zahida Hassaine du SoeS, indiquant que les émissions de CO2 du TRM en France ont augmenté deux fois moins vite que le volume du trafic mesuré en tonnes-kilomètres (t-km) entre 1996 à 2006. Cela s'expliquerait par les meilleurs rendements énergétiques des moteurs, la hausse de la part des véhicules de plus de 26 tonnes, moins polluants en CO2 par t-km que les véhicules plus légers, ainsi que par les progrès logistiques (taux de remplissage des poids lourds et optimisation des trajets). «Le bilan reste négatif pour le réchauffement. Le CO2 ne pourra être réduit significativement que par la maîtrise de la circulation des poids lourds», souligne Adrien Friez, sous-directeur de l'observation statistique des transports. Et la maîtrise de la circulation devra concerner l'ensemble des transports (aérien, maritime, ferroviaire), deuxième source de GES dans l'UE et première source en France en raison du rôle prédominant du nucléaire. La France se démarque toutefois de la moyenne européenne, car ses émissions de GES dues au transport stagnent depuis 2002, après une longue période de croissance depuis 1990. Cette situation résulterait du renouvellement du parc automobile par des véhicules plus économes (diesel, petites cylindrées, biocarburants), la diminution de la vitesse et la stagnation de la circulation routière.

Les avancées technologiques et réglementaires ont également permis de réduire, voire de supprimer, certains polluants néfastes pour la santé et les écosystèmes. Ainsi, depuis la suppression du plomb dans les carburants, le cuivre dont les émissions sont d'ailleurs en hausse demeure le seul métal émis par les transports routiers. Par ailleurs, les émissions de gaz carbonique (CO) et de composés organiques volatils (Cov), plafonnées par les normes Euro (2), ont diminué de 60% depuis 1990. En 2006, 42% des poids lourds étaient conformes à la norme Euro 3 et 28% à Euro 2. Concernant les oxydes d'azote (NOx), précurseurs de l'ozone troposphérique à l'origine de pathologies respiratoires, si les progrès techniques (filtres à particules, pots catalytiques) ont permis de réduire de 40% les émissions par t-km, le volume global des émissions est resté quasi constant entre 1990 et 2006. Une amélioration est attendue avec l'entrée en vigueur, le 1er octobre prochain, de la norme Euro 5, plus sévère pour les NOx. L'enjeu est de taille, le fret routier contribuant à 31% des émissions nationales en 2006.

Du côté des particules, dont le diesel est le principal responsable, le bilan est mitigé. Les émissions ont certes diminué de 40% pour les particules les plus fines -PM2,5 et PM1 (3)- et de 30% pour les PM10, entre 1990 et 2006. Mais le fret routier demeure un contributeur important aux émissions nationales (entre 4 et 9%), «une part relativement forte en comparaison du chiffre d'affaires du secteur de 1% du PIB», souligne Adrien Friez. «De façon générale, les efforts importants réalisés n'empêchent pas une hausse de la contribution des TRM à l'ensemble des émissions nationales; les autres industries ayant pu délocaliser certaines de leurs productions les plus polluantes», remarque-t-il. A l'échelle européenne, les émissions polluantes hors GES des transports routiers ont également baissé entre 1995 et 2004, ce qui n'a pas été le cas pour les transports non routiers (4). Une spécificité française toutefois: la forte diésélisation du parc automobile a favorisé une réduction des polluants acides (CO2, CO, Cov) au détriment des particules, des NOx et des hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP).

(1) Une étude réalisée à partir de l'inventaire annuel des émissions de polluants atmosphériques en France (Secten) publié en février 2008 (<http://www.citepa.org/publications/Inventaires.htm#inv1>)

(2) Directive 2005/55/CE

(3) PM1, PM2,5 ou PM10: particules polluantes dont le diamètre est respectivement inférieur à 1; 2,5; ou 10 micromètres (µm)

(4) «Les transports et leur impact sur l'environnement: comparaisons européennes», Marie Cugny Seguin, CGDD, Le point sur n°8 (mars 2009)

(5) «Transport at a crossroads: Transport and Environment Reporting Mechanism (TERM) 2008», rapport de l'AEE (avril 2009) (<http://www.eea.europa.eu/pressroom/speeches/transport-and-environment-reporting-mechanism-term-2008>)

### Veille réglementaire

#### NOUVEAU - Envirodroit-Europe : Votre veille réglementaire en EHS dans 6 pays européens !

Envirodroit devient Envirodroit-Europe pour vous accompagner dans le suivi de la conformité réglementaire de vos sites en Europe. Testez gratuitement ce nouveau service !

### envirodroit-europe

#### Les Services du JDLE

#### Suivez en direct la qualité de l'air des principales villes européennes

En partenariat avec Airparif, suivez en direct la qualité de l'air de plus d'une vingtaine de villes françaises et européennes.

### JDLE Qualité de l'air

#### Communiqués

#### Inscrivez vous gratuitement au HSE daily !

Découvrez le premier quotidien électronique de langue anglaise à destination des professionnels pour vous informer de toute l'actualité internationale et européenne en Environnement - Santé - Sécurité.

### The HSE daily

