



Transports routiers de marchandises et efforts environnementaux

Le transport routier de marchandises a pris une place incontournable chez les utilisateurs, il a su calquer son offre sur l'ensemble des contraintes économiques rencontrées par les clients. Réactivité, souplesse, gestion de stock, trésorerie, immobilisation, coût, tout est conditionné pour qu'à chacune des extrémités du maillon transport tout le monde y retrouve son compte. Les modes alternatifs souvent appliquent une démarche inverse, ce sont les clients au contraire qui doivent tenir compte de leurs contraintes. L'implication du mode routier dans le développement économique a pris une telle importance qu'il en est devenu, pour l'opinion, vecteur de tous les maux ou nuisances de la circulation routière. Pour améliorer cette promiscuité, le mode routier réalise des adaptations constantes pour maîtriser les effets indirects de cette activité, qu'il s'agisse d'accidentologie ou de pollution.

Contrairement à bien d'autres modes de transport, le mode routier est fermement engagé dans une démarche de dépollution des rejets de ses moteurs diesels. **Alors que le trafic global sur le territoire français a augmenté de 34 % depuis 1990, les émissions de CO2 n'ont cru que de 7 %.** **Suivant les normes édictées par la Commission européenne, entre 1988 et 2009, les véhicules industriels ont divisé par huit leurs émissions de NOx et de CO, par vingt celles de particules et par presque six celles d'hydrocarbures.** Dans le même temps, la consommation moyenne d'un camion de 40 tonnes a été divisée par deux alors que sa puissance moyenne augmentait de 50%. **En 20 ans les camions sont passés au vert en éliminant globalement 80 % de leurs émissions polluantes.** Un tel effort, n'a pas été produit par le mode ferroviaire pourtant porteur d'image en terme environnemental.

Normes (g/kWh)	Date d'application (tous types)	Nox (oxydes d'azote)	CO (monoxyde de carbone)	HC (hydrocarbures)	Particules	Fumées
EURO 0	octobre 1990	15,8	12,3	2,6	-	-
EURO I	octobre 1993	9	4,9	1,23	0,4	-
EURO II	octobre 1996	7	4	1,1	0,15	-
EURO III	octobre 2001	5	2,1	0,66	0,10	0,80
EURO IV	octobre 2006	3,5	1,5	0,46	0,02	0,50
EURO V	octobre 2009	2	1,5	0,46	0,02	0,50
EURO VI	1 ^{er} janvier 2014	0,4	1,5	0,13	0,01	0,15

Ces bons résultats sont corroborés par des efforts conséquents pour introduire des véhicules hybrides en distribution urbaine. Au niveau des nuisances sonores, un effort équivalent a été réalisé. **Le transport routier de marchandises représente aujourd'hui 8% des rejets globaux de CO2 en France, soit exactement un quart des 32 % émis par la circulation routière prise dans son ensemble.**

Ces efforts se poursuivent sans relâche. Le cadre a été fixé en décembre 2008 : le Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement et l'ADEME d'une part, les organisations professionnelles du transport routier de marchandises d'autre part, ont élaboré la « *Charte d'engagements volontaires de réduction des émissions de CO2* ». **Aujourd'hui les 4 camions modernes de l'illustration polluent moins qu'un camion des années 60.**

Transports routiers de marchandises et sécurité

Le volume du transport routier de marchandises a augmenté de près de 25 % en dix ans, les efforts de formation et de suivi des personnels de conduite ont eu une incidence positive sur la sécurité. Le nombre d'accidents de la circulation impliquant un camion a baissé de 45 %. Sur le plus long terme et par rapport à une circulation routière globalement multipliée par trois en trente ans, la quantité de poids lourds impliqués dans les accidents de la route a été divisée par neuf. **Les poids lourds français et étrangers réunis représentent moins de 6 % de l'ensemble de la circulation.** Les voitures particulières comptent pour 72 %, les utilitaires légers représentent 20 % et les bus et cars pour 0,5 %. Les camions ne sont présents que dans 3,5 % des accidents corporels.

Le chemin de fer présenté comme une solution alternative au mode routier n'est pertinent en fret traditionnel que sur des distances généralement supérieures à 500 kilomètres. Le transport routier concentre 75% de ses trafics sur des distances inférieures à 150 kilomètres. Dans ce volume, plus de la moitié (57%) voyage à moins de 50 kilomètres. Ces volumes ne peuvent être pris pour base d'un transfert de tonnages de la route vers le rail. L'état du réseau ferré et ses systèmes de gestion sont insuffisants et saturés par les services régionaux de voyageurs TER. Une démarche pour le fret ferroviaire de proximité (OFP) est engagée aujourd'hui pour le positionner sur le maillon faible de la chaîne logistique locale. Attendons de savoir si des privés sauront faire ce que la Sncf avait abandonné pour des raisons concurrentielles préférant récupérer ces lots par mode routier (GEODIS) pour ne pas pénaliser leurs clients. A l'évidence la route reste aussi plus pertinente que le ferroviaire sur le marché des lots de 0 à 500 tonnes. Le Multi Lots Multi Clients de Fret SNCF (Sylvie Charles) reste anecdotique. Au dessus de ce tonnage, le ferroviaire arriverait à rivaliser pour des trafics massifs et répétitifs.

