

## **COP21 : ne pas oublier le transport de marchandises**

**Le transport de marchandises est à l'origine de nuisances multiples. Pourtant, la future COP21 a tout l'air de l'ignorer, ne cherchant même pas à évaluer son empreinte environnementale. Par Philippe Mangeard, administrateur et vice président d'Ubifrance**

Le transport de marchandises est à la fois un des grands responsables du réchauffement climatique, et coûte plusieurs centaines de milliards d'euros chaque année.

Le 4 février 2015, Manuel Valls et Ségolène Royal ont présenté leur feuille de route environnementale comportant 74 mesures et donnant la priorité au transport durable et à la santé. De fait, les négociateurs de la COP21 sont très attentifs aux solutions permettant la diminution de l'impact environnemental du transport de voyageurs.

### **Le transport de marchandises, bien plus polluant**

Par contre, le transport de marchandises, bien plus émetteur de nuisances, ne semble faire partie d'aucune des préoccupations dans le cadre de la COP21. Au mieux, sont programmées quelques déclarations incantatoires et promesses non vérifiables. Pourtant, en 2010, en France Métropolitaine, 36,5 % des émissions de CO<sub>2</sub> et 27,3 % des émissions de GES étaient dues aux activités de transport, ce qui fait du secteur du transport de marchandises l'un des plus gros contributeurs à la crise climatique et écologique.

Cette tendance est en augmentation avec la croissance continue du trafic de marchandises et la progression du transport routier qui représente désormais 82% du trafic intérieur de marchandises.

### **Prendre en compte toutes les nuisances**

Il y a donc urgence à améliorer sa performance éco-environnementale et, pour être crédible, prendre aussi en compte au delà du CO<sub>2</sub>, toutes les autres nuisances comme le bruit, l'accidentologie, la congestion, les rejets de particules, la pollution des sols, etc. qui ont une influence éminente sur la santé humaine, l'écologie et l'économie (coût de 700 milliards d'euros par an pour la seule Europe !)

Il faudra aussi insister sur la considération des zones d'émission de polluants. Les émissions dans les grandes aires métropolitaines ont un impact plus important pour la société que celles émises dans les zones rurales, faiblement peuplées.

Les impacts sanitaires de la pollution de l'air se mesurent à court terme (quelques mois/années) alors que ceux du réchauffement climatique sont de l'ordre de plusieurs dizaines d'années.

### **Un stress environnemental**

Selon le rapport de CE Delft 2014, on observe une prépondérance de quatre groupes de polluants : oxydes d'azote (NOX), dioxyde de soufre (SO<sub>2</sub>), particules fines (PM) et les composés organiques volatiles non méthaniques (COVNM) tels que le benzène (C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>).

Ces polluants ont un double impact écologique et sanitaire. D'une part, ils participent à l'acidification des écosystèmes terrestres et aquatiques générant un stress environnemental. D'autre part, ils affectent la santé humaine et sont responsables de maladies cardiovasculaires et de cancers pulmonaires.

En 2011, la population mondiale a franchi la barre des 7 milliards d'individus, dont la moitié vivait

dans les villes. La tendance ne va pas s'inverser de sitôt puisqu'en 2030, la Terre comptera 5 milliards d'urbains (sur 8,3 milliards de Terriens). C'est donc près de 1,5 milliard d'humains supplémentaires qu'il va falloir loger et déplacer en ville d'ici deux décennies. Et tout l'enjeu repose donc sur la mise en place d'une distribution urbaine répondant aux besoins des populations tout en préservant leur environnement, notamment leur habitat et leur liberté de mouvement.

### **Élaborer un système exhaustif et transparent d'outils de mesure**

Il est donc essentiel en cette année de la COP21 d'élaborer un système exhaustif et transparent d'outils de mesure pour calculer l'empreinte environnementale globale du transport des marchandises.

L'industrie de transport a besoin de cette mesure pour à la fois diminuer son impact environnemental et sociétal, et améliorer sa performance économique et sociale, tous étroitement liés à l'organisation logistique, à la qualité des matériels, des équipements et au niveau de formation des personnels des prestataires de transport.

*« Ce qui ne se mesure pas n'existe pas »*  
(Niels Bohr, Prix Nobel 1922)