

Autos et camions accusés d'effet de serre

En réduisant votre vitesse de 10 km/h, sauveriez-vous la planète ? La proposition sera sur la table, parmi d'autres remèdes au réchauffement, mercredi et jeudi, au « Grenelle » de l'Environnement à Paris.

Aujourd'hui.

Les transports, en France, sont responsables du quart des émissions de gaz à effet de serre. Le protocole de Kyoto a défini les quantités d'émissions autorisées (- 8 % pour les pays européens) à l'horizon 2008-2012, ainsi que les six gaz concernés (le CO2 étant le principal). La France s'est engagée à ne pas émettre, en 2010, plus de gaz à effet de serre qu'elle n'en rejetait en 1990.

Afin de tenir cet engagement, les constructeurs automobiles ont conclu un accord avec la Commission européenne, visant à réduire de 25 %, l'an prochain, le niveau d'émission constaté en 1995 (140 g/km au lieu de 186 g/km). Mais des bonnes intentions à la réalité, il y a du travail.

Ainsi, depuis vingt ans, le poids de nos voitures ne cesse d'augmenter : au nom de la sécurité et du confort, on rajoute airbags, ABS, ESP, climatisation, etc. Une surcharge pondérale qui nécessite des moteurs toujours plus puissants, donc plus polluants (100 kg de plus, c'est 0,5 l et 500 g de CO2 de plus aux 100 km). D'où la nécessité d'améliorer encore le rendement énergétique des moteurs, l'aérodynamisme des véhicules et de faire

appel à des matériaux composites plus légers.

À noter que la filière prometteuse du carburant GPL - moins polluant - est tombée dans la boîte à oubli. Manque de pompes, transformation des moteurs coûteuse, crédits d'impôts chichement mesurés, etc. ont fait fuir les derniers adeptes. Quant aux biocarburants - contestés - à l'électrique, à l'hydrogène, aux piles à combustible, ils se font attendre.

Et demain ?

Parmi les propositions des six groupes de travail planchant sur la question avant le « Grenelle » de l'environnement, figurent, pêle-mêle, un doublement des kilomètres de tramways et de couloirs de bus, la mise en place d'une écopastille annuelle (assortie d'un système de bonus-malus) et, plus emblématique, une réduction de 10 km/h de la vitesse sur route et autoroute.

Bizarrement, l'Ademe (Agence française des économies d'énergie) ne dispose que de peu de données sur les émissions de CO2 liées à une vitesse donnée pour un véhicule précis. Seulement des « **ordres de grandeur** » .

En revanche, du côté du Comité des

constructeurs automobiles, on a des chiffres : le transport routier représente 125 des 553 millions de tonnes de CO2 émises, en France, chaque année. Les seules voitures particulières ? C'est 68 millions de tonnes/an.

Si, demain, la vitesse maximale était ramenée de 130 à 120 km/h sur autoroute et de 110 à 100 km/h sur voies rapides, « l'économie » en émission de CO2 serait, d'environ 1 million de tonnes...

Parmi les autres pistes du « Grenelle », la création d'une taxe sur le kérosène pour rendre le transport aérien intérieur trop cher par rapport au train. De la même manière est affiché l'objectif de porter, en 15 ans, le fret non routier de 14 %, aujourd'hui, à 25 % du fret total. Objectif ambitieux au moment où la SNCF réduit son activité fret dans un pays où 90 % des marchandises transitent par la route.

Pierre PINSON.