Pureté de l'air : transports légers, pollution légère

NDLR : Article paru dans le n° 3 de 1999 de « Environnement » et reproduit avec son aimable autorisation.

L'utilisation accrue de véhicules de livraison plus petits pour contourner la redevance poids lourds n'augmenterait pas forcément les émissions polluantes.

À partir de 2001, la Suisse introduira progressivement une redevance poids lourds liée aux prestations. Au cours des débats précédant le vote, certains transporteurs ont menacé de contourner cette taxe en faisant davantage appel aux véhicules utilitaires légers. Les possibilités d'utilisation de ce type de véhicule sont cependant limitées. Une enquête de l'OFEFP montre en tout cas qu'une telle mesure n'entraînerait pas forcément une détérioration de la qualité de l'air.

La redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP) votée par le peuple le 27 septembre 1998 ne s'applique qu'aux véhicules utilitaires dont le poids total dépasse 3,5 tonnes. À partir de 2001, la Confédération introduira donc une redevance calculée en fonction du poids et des prestations des poids lourds. Mécontents, certains transporteurs ont menacé de contourner la taxe en ayant davantage recours aux véhicules légers. Ils entendent se soustraire ainsi à l'interdiction de livrer la nuit et le dimanche, une disposition qui ne touche pas les utilitaires légers.

Une tendance à long terme

L'office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage (OFEFP) a demandé une expertise afin d'évaluer les conséquences environnementales d'une telle éventualité. L'analyse des statistiques du trafic montre que, depuis plusieurs années, les voitures de livraison légères ont la cote face aux véhicules lourds. Cette évolution s'est donc amorcée dans notre pays bien avant les premiers débats au sujet de la RPLP.

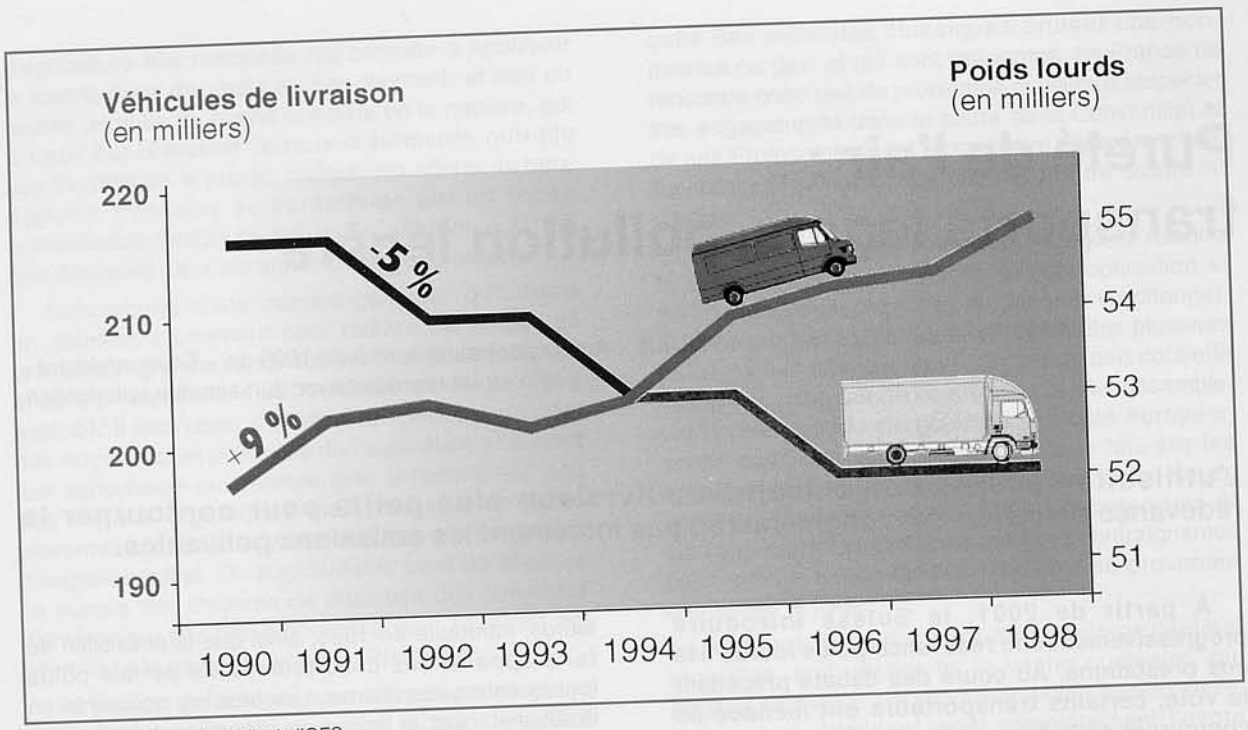
Selon l'Association suisse des transports routiers (ASTAG), la progression des transports en voitures de livraison est avant tout due à l'interdiction de rouler la nuit et le dimanche qui frappe les poids lourds. Pour les transporteurs, la taxe forfaitaire frappant les poids lourds, introduite en 1985, ainsi que la possibilité de faire appel à des chauffeurs sans permis poids lourds sont secondaires. Les besoins croissants en livraisons « just in time » se répercutent également davantage sur le nombre de véhicules que sur le kilométrage.

Quoi qu'il en soit, le passage des poids lourds aux voitures de livraison légères s'inscrit dans une tendance lente, mais durable (*voir* Tableau, p. 70). Entre 1990 et 1998 (Figure 1, p. 70), on observe cependant aussi que le kilométrage des véhicules utilitaires lourds a augmenté de 8 %, malgré une longue stagnation durant la première moitié des années 90. Cette évolution semble traduire une meilleure exploitation car dans le même temps, le nombre de véhicules a légèrement diminué.

Facteurs indépendants de la RPLP

Différents facteurs indépendants de la redevance poids lourds devraient à l'avenir accélérer cette tendance. En voici quelques-uns :

- L'allègement du monopole postal a provoqué une libéralisation du marché de l'expédition des paquets de plus de 2 kg.
- Le volume tend à devenir plus important que le poids total. La délocalisation de certains processus de production entraîne une augmentation des transports de pièces détachées qui nécessitent des véhicules volumineux mais, comme ceux utilisés par UPS, FeDex et d'autres entreprises de livraison.
- Lorsque la durée du transport est importante, l'appareil de limitation de la vitesse (obligatoire pour les poids lourds depuis le 1er janvier 1998) devrait renforcer la tendance.
- Les difficultés d'accès aux centres urbains et autres zones sensibles qui pénalisent les poids lourds devraient également favoriser le passage aux voitures de livraison. D'ailleurs, les centres urbains sont d'ores et déjà desservis à 90 % par des voitures de livraison, ce qui se traduit dans les statistiques



Source : statistiques du trafic de l'OFS.

Figure 1.
Évolution 1990-1998 du nombre de véhicules utilitaires, en milliers.

par un nombre de véhicules de cette catégorie quatre fois plus élevé. Le kilométrage annuel moyen des voitures de livraison est en revanche sensiblement inférieur à celui des poids lourds.

Le surcoût de la RPLP n'est pas un facteur déterminant

Si l'on part d'un kilométrage de 30 000 km par année, la RPLP ne devrait renchérir les transports des petits camions et tracteurs routiers (moins de 7,5 tonnes) que de 0,6 centime par tonne-kilomètre, soit 0,5 % (1,2 % avec 60 000 kilomètres par année). Or, cette catégorie est précisément la plus susceptible de se voir supplantée progressivement par les voitures de livraison. La faible différence de prix ne devrait pas jouer un rôle déterminant.

Pour des raisons techniques, le transport de certaines marchandises dans des voitures de livraison est cependant exclu. Une analyse des facteurs qui freinent le passage aux utilitaires légers – nature du véhicule, forme de la carrosserie, nature de la marchandise et charge utile – montre notamment que la limite de poids constitue un handicap sérieux. On observe que seuls 4 % des poids lourds (un chiffre correspondant à 27 millions de kilomètres, soit 1,5 % du kilométrage total), pourraient être remplacés par des utilitaires légers. Si l'intégralité de ce potentiel était exploité, l'introduction de la RPLP entraînerait le remplacement de près de 2 000 poids lourds par quelque 3 000 utilitaires légers, ce qui équivaudrait à une augmentation du kilométrage de 13 millions de kilomètres.

Conséquences sur les émissions de polluants atmosphériques

Les émissions *d'oxydes d'azote* (NO_x) des véhicules lourds étant près de trois fois supérieures à

Évolution du kilométrage des véhicules utilitaires, en millions de kilomètres.

Année	1984	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	Variations 1984-1990	Variations 1990-1998
Voitures de livraison	2 204	2 594	2 554	2 644	2 670	2 772	2 794	2 771	2 891	3 012	+ 18 %	+ 16 %
Utilitaires lourds	2 027	2 195	2 126	2 161	2 136	2 216	2 186	2 161	2 263	2 364	+ 8 %	+ 8 %

Source : statistiques du trafic de l'OFS.

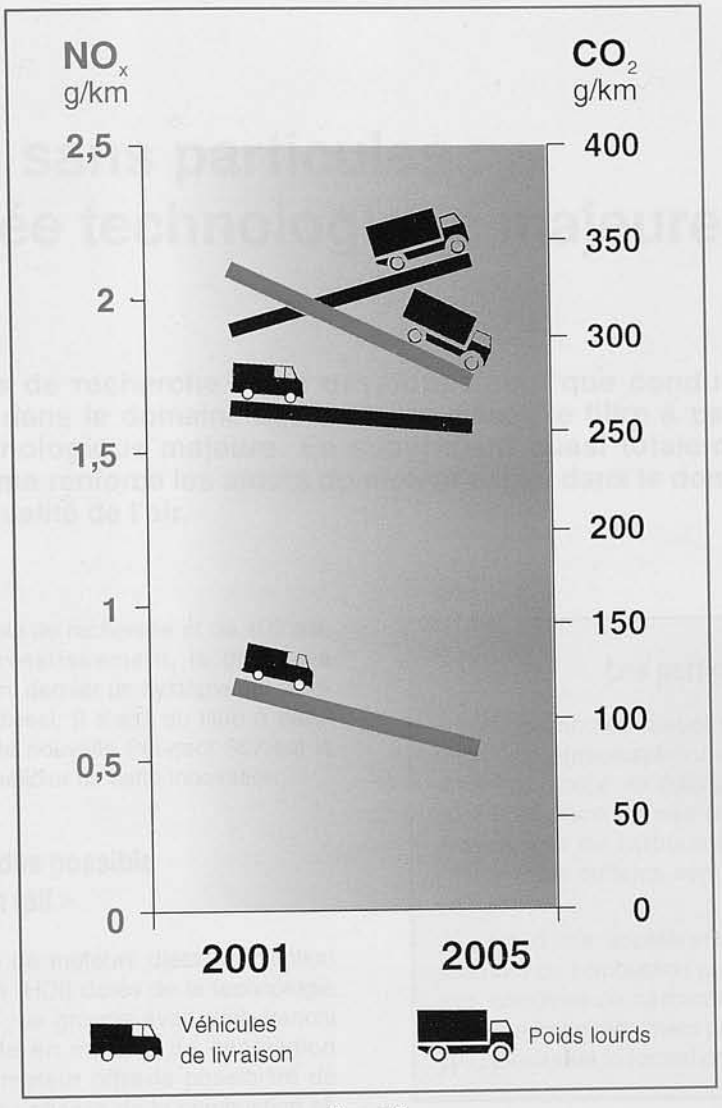


Figure 2.
Coefficients d'émission moyens
des différentes catégories de véhicules
pour les années 2001 et 2005, en g/km.

celles des voitures de livraison, le transfert de 1,2 % du kilométrage n'entraînerait aucune augmentation des émissions. Compte tenu qu'en 2005, toutes les voitures de livraison devront être conformes à la norme européenne sur les gaz d'échappement EURO 3, l'accroissement des émissions de NO_x imputable à l'augmentation du kilométrage de ces véhicules devrait avoisiner quelque 12,3 tonnes. Parallèlement, les émissions des véhicules lourds devraient diminuer de 32,5 tonnes. On peut en revanche s'attendre à une légère augmentation *des émissions de gaz carbonique (CO_2)*, dans la mesure où les voitures de livraison effectuent plus de kilomètres donc consomment plus d'essence. Près de 1 100 tonnes supplémentaires de CO_2 seraient ainsi rejetées chaque année dans l'atmosphère, une quantité négligeable dans le bilan global, dans la mesure où ce chiffre ne représente pas même un millième des émissions totales de CO_2 en Suisse.

(Informations fournies par : Felix Reutimann, Section Trafic, Division Protection de l'air de l'OFEFP).

Pour en savoir plus

• Einfluss der LSVA auf Fahrleistungen und Bestand der Lieferwagen. Rapport SIGMAPLAN rédigé pour le compte de la Section Trafic de l'OFEFP, juin 1998.