



ÉNERGIE, AIR ET CLIMAT

Transport

14 décembre 2009 - ÉNERGIE, AIR ET CLIMAT

0

Sommaire :

Les émissions de CO2
 Politiques et mesures

Suivant

Les émissions de CO2

14 décembre 2009 (mis à jour le 10 mars 2011)

Les émissions de CO2 sont stabilisées

Mécaniquement liées à la combustion des carburants, les émissions de CO2 des transports dépendent fortement de la circulation routière, qui représente 93 % des émissions du secteur. Dans ce domaine, les émissions des transports sur longue période ont connu une croissance modérée relativement à la circulation : entre 1990 et 2007 les émissions de CO2 de la route ont augmenté de 14,4 % pour une croissance de 29,5 % de la circulation routière (tous véhicules confondus). Pour autant, l'absence de véritables énergies de substitution aux moteurs essence et diesel n'ont pas permis de réductions aussi importantes que dans les autres secteurs ; les transports représentent désormais 34,2 % des émissions de CO2.

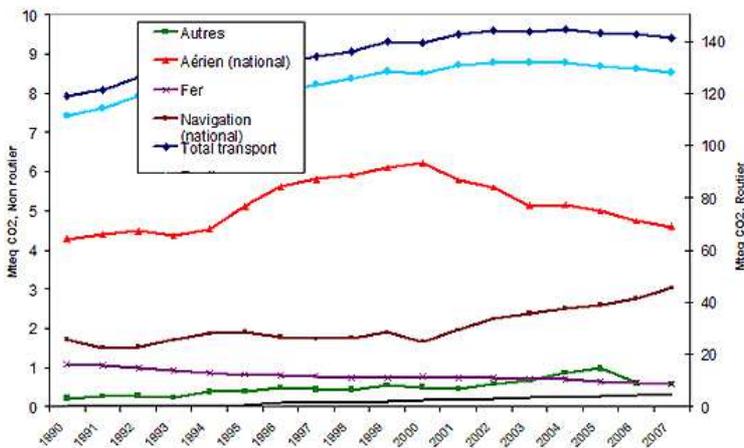
Le développement de motorisations plus économes en carburants d'une part, la substitution progressive des moteurs essence par des moteurs diesel, moins émetteurs de CO2, d'autre part, ont permis de limiter l'impact de la croissance de la circulation routière. Ces deux phénomènes s'accroissent en 2008 suite à la mise en place du bonus-malus à l'achat de véhicules neufs.

Depuis 2000, le ralentissement de la circulation routière se cumule avec l'amélioration du rendement énergétique des moteurs, ce qui a permis une stabilisation des émissions de CO2 dues à la circulation routière. Par ailleurs, la croissance du taux d'incorporation de biocarburants dans les carburants utilisés induit une baisse des bilans CO2 du transport routier, puisque les émissions liées à l'utilisation des biocarburants ne sont pas comptabilisées dans les inventaires.

Les émissions des autres gaz à effet de serre sont en forte croissance

Les transports sont à l'origine de 32 % des émissions de HFC de l'ensemble des secteurs, soit 4,5 millions de tonnes d'équivalent CO2. Leur forte croissance depuis 1990 reflète le développement de la climatisation des véhicules, notamment des voitures particulières mais aussi des trains et des véhicules frigorifiques ; pour ces derniers, la croissance reflète aussi la substitution par des HFC d'autres produits réfrigérants désormais interdits comme l'ammoniaque. En 2007, leur croissance est de 7,0 %, comparable aux années précédentes.

Cliquez sur l'image pour l'agrandir



Objectif Grenelle affiché dans la loi du 3 août 2009

Dans le domaine des transports, l'objectif est de réduire les émissions du secteur de 20 % d'ici 2020, **c'est-à-dire de revenir au niveau de 1990.**

Pour le transport des marchandises, le développement de l'usage du transport fluvial, ferroviaire, du transport maritime, et plus particulièrement du cabotage, revêt un caractère prioritaire. **L'objectif est de faire évoluer la part modale du non-routier et non-aérien de 14 % à 25 % à l'échéance 2022.** En première étape, un programme d'action doit permettre d'atteindre une croissance de 25 % de la part modale du fret non routier et non aérien d'ici à 2012, calculée sur la base de l'activité fret enregistrée en 2006.

Pour les transports de voyageurs, la priorité est le développement de l'usage des transports collectifs de personnes.

- **Pour les déplacements interurbains et périurbains, il sera accordé, en matière d'infrastructures, la priorité aux investissements ferroviaires** par rapport au développement de projets routiers ou aéroportuaires.

- Dans les zones urbaines et périurbaines, les compétences nécessaires à la définition d'une politique globale de mobilité durable seront attribuées aux autorités organisatrices des transports urbains à l'issue d'une concertation avec les collectivités territoriales concernées.

[Suivant](#)

Site mis à jour le 3 août 2012

[Contacts](#) [Mentions légales](#) [Plan du site](#) [Flux RSS](#) [Lettre d'information](#)