

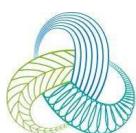
## AACT-AIR AIDE A L'ACTION DES COLLECTIVITES TERRITORIALES ET LOCALES EN FAVEUR DE LA QUALITE DE L'AIR

Dernière mise à jour : 8 septembre 2015

### RETMIF – Réduction des émissions du transport de marchandises, scénarios pour l'Île-de-France

Projet accompagné dans le cadre de l'édition  
2013 d'AACT-AIR

#### Coordinateur



**IFSTTAR**

Institut français des sciences et  
technologies des transports, de  
l'aménagement et des réseaux

#### Partenaires



Atelier parisien d'urbanisme

**Démarrage** : septembre 2013

**Durée** : 24,5 mois

**Coût total du projet** : 321 007,38 euros

**Localisations** : Île-de-France, Berlin,  
Göteborg, Londres

### Caractère innovant ou freins à lever

- Premières enquêtes faites sur ce thème, tant en France qu'à l'étranger. Enquêter auprès d'entreprises de transport de marchandises en ville, qui sont souvent de très petites entreprises, s'est révélé difficile et les méthodes d'enquête et d'entretien ont pu être affinées progressivement grâce aux trois études de cas à l'étranger.

## RETMIF

### Contexte

Pour limiter l'impact du transport routier, plus de 200 villes en Europe ont mis en place des zones à émissions réduites (ZER, ou *Low Emission Zones* en anglais). L'activité de transport de marchandises et de livraison est particulièrement touchée par ces mesures, qui suppriment progressivement du parc urbain les véhicules utilitaires et poids lourds les plus anciens. Ces dispositifs ont des conséquences sur l'activité économique du transport de marchandises, qu'il convient d'évaluer car elles sont mal connues et peuvent conditionner le degré d'efficacité des ZER.

### Objectifs

Le projet RETMIF a eu pour objectifs 1) d'identifier les comportements économiques (macro et micro) des entreprises de livraison lors de l'introduction d'une ZER. Cela a été fait à travers des enquêtes *ex post* à Londres, Berlin et Göteborg, ainsi que des enquêtes *ex ante* à Paris. 2) Puis de se servir de ces connaissances nouvelles sur les comportements d'entreprises pour affiner les calculs d'impact sur les émissions de polluants atmosphériques de l'introduction d'une ZER sur le territoire parisien.

### Déroulement

RETMIF s'est déroulé en trois phases qui ont chacune fait l'objet d'un rapport détaillé et de synthèses en français et en anglais. La phase 1 a permis d'établir une typologie de ces zones en fonction de la place qu'y tiennent les véhicules de transport de marchandises et leurs principales caractéristiques. La phase 2 a permis d'enquêtes sur site à Londres, Berlin et Göteborg, où les ZER ont été mises en place il y a quelques années, et d'en tirer un bilan qualitatif et quantitatif des comportements des entreprises de livraison. La phase 3 a permis d'enquêter à Paris auprès des entreprises et de leurs fédérations dans la perspective de l'introduction de mesures de restriction des circulations de camions et camionnettes polluants. Elle a permis enfin de calculer les impacts (en terme d'émissions PM, NOx et CO<sub>2</sub>) de scénarios contrastés de zone à émission restreinte à Paris/petite couronne.

### Où en est le projet ?

Terminé (août 2015), rapport en cours de validation

## AACT-AIR AIDE A L'ACTION DES COLLECTIVITES TERRITORIALES ET LOCALES EN FAVEUR DE LA QUALITE DE L'AIR

### RETMIF

#### Synthèse des résultats à ce stade



Livraisons dans le quartier de Mitte à Berlin (source : Cruz et Montenon)



Panneau de la Low Emission Zone à Londres (source : Montenon)



Vieille camionnette Diesel à Paris (source : Dablanc)

La mise en place d'une zone à émissions réduites impacte économiquement beaucoup plus fortement les très petites entreprises de transport et livraison que les plus grandes. Une ZER, globalement, semble diminuer le nombre d'entreprises de transport livrant en ville ; et cette réduction est probablement bénéfique au marché urbain de transport de marchandises, en poussant les acteurs – publics et privés - à agir pour sa modernisation. Cette modernisation est nécessaire car ce marché connaît beaucoup de dysfonctionnements, environnementaux du fait de véhicules anciens jusque là utilisés, ainsi que sociaux du fait d'un grand nombre de très petites entreprises ayant des difficultés à maintenir un niveau suffisant d'activités sans contrevenir aux lois sociales et aux normes de sécurité du secteur. Retenons aussi de nos enquêtes qu'à Paris et proche banlieue, ces petites entreprises de livraison semblent mal préparées à l'introduction de mesures restrictives quant à l'âge du parc.

En ce qui concerne nos études d'impact pour la région parisienne, retenons enfin que les véhicules utilitaires les plus anciens ( $\leq$ Euro II) sont faiblement impactés par la mise en place d'une ZER car à l'horizon 2021 leur part est de toute façon faible dans le parc, même dans le scénario au fil de l'eau. En revanche, comme ces vieux véhicules émettent beaucoup de polluants par kilomètre parcouru, l'impact sur les émissions est beaucoup plus important que l'impact sur le parc. Pour les véhicules utilitaires plus récents (Euro III à V) qui représentent la grande majorité du parc en 2014, une ZER permettrait de réduire considérablement leur part dans le parc.

#### Focus sur les résultats du projet en termes de qualité de l'air (co-bénéfices attendus)

Concernant les émissions de polluants, c'est surtout les  $\text{NO}_x$  que la ZER utilitaire étudiée pour Paris permettrait de réduire : en 2021 de l'ordre de 20% des émissions du trafic routier dans Paris et sur le périphérique et un peu moins (17%) dans l'intra A86 ; En revanche, l'effet de la ZER serait beaucoup moins sensible sur les PM : -5% dans Paris, -2% sur le périphérique et -1% dans l'intra A86.

#### TEMOIGNAGE

« La conclusion importante à retenir de RETMIF pour les pouvoirs publics est qu'il faut anticiper des modes d'adaptation très différenciés selon le type d'entreprises de transport à la mise en place d'une zone à émissions réduites. » (E. Gournal, Directrice des transports à l'IAU)

#### POUR EN SAVOIR PLUS :

Courriel : [laetitia.dablanc@ifsttar.fr](mailto:laetitia.dablanc@ifsttar.fr)

Site : [www.ifsttar.fr](http://www.ifsttar.fr)

#### Application et valorisation

Les résultats des trois phases du travail ont été présentés à plusieurs reprises en Ile-de-France, à Londres, Berlin et Göteborg, devant les acteurs économiques et publics. Une note rapide IAU a été réalisée. Une note de synthèse en français et en anglais a également été diffusée auprès de divers organismes intéressés, notamment au sein des groupes de travail de la Charte parisienne en faveur d'une logistique urbaine durable. Une valorisation académique très importante (plusieurs articles en France et à l'étranger) a par ailleurs été réalisée. Les résultats de RETMIF sont présentés dans les formations universitaires (Master d'urbanisme, d'économie, de logistique, formations d'ingénieurs) dans lesquelles interviennent les chercheurs ayant participé à RETMIF.