

## L'économie circulaire pour une mobilité décarbonée

“The Role of the Circular Economy in Road Transport to Mitigate Climate Change and Reduce Resource Depletion” est un article publié le 21 juillet 2022 dans la revue *Sustainability* et écrit par Victor H.S De Abreu et al. En s'appuyant sur une revue qualitative de la littérature, l'article répertorie les 46 meilleures pratiques circulaires appliquées au secteur du transport routier en tenant compte de leur potentiel à réduire les émissions de gaz à effet de serre et l'appauvrissement des ressources.

**#1** Le transport routier constitue la majorité des émissions de gaz à effet de serre (GES) du transport en représentant 76 % du pétrole consommé mondialement par ce secteur. L'économie circulaire (EC), envisagée ici comme modèle alternatif à l'économie linéaire (prendre, fabriquer, jeter), est présentée comme un moyen pertinent pour limiter les impacts néfastes du transport routier sur le climat et l'environnement. Elle désigne un système économique encourageant un modèle de production-consommation en boucle fermée par la gestion durable du cycle de vie des produits.

**#2** L'article propose d'optimiser la gestion des déchets et des émissions dans le secteur mondial du transport routier en relevant 46 pratiques d'EC catégorisées au sein de douze étapes. Ces étapes regroupent les processus du cycle de vie d'un véhicule ; de la production, la distribution, l'usage, la maintenance, à la gestion de fin de vie, auxquels on peut associer les principes de Réduction, de Réparation, de Redistribution, de Réutilisation et de Recyclage (développés en '7R' dans l'article). Ainsi, les étapes « Matières Premières » et « Réduire » peuvent par exemple être optimisées en privilégiant l'usage des matériaux secondaires issus des véhicules en fin de vie, dits « hors d'usage » en France (VHU), l'étape « Fabrication » pourrait prioriser l'utilisation de matériaux légers.

**#3** Une fois les véhicules produits, l'étape « Usage et Consommation » peut, entre autres, être optimisée par la réduction du trafic ou le partage de véhicules. Les étapes de « Collecte » et de « Recyclage » peuvent être améliorées par le développement d'un maillage territorial des centres de traitement des VHU. L'étape finale d'« Élimination et traitement » pourrait être facilitée par une régulation stricte des composants et par la valorisation énergétique. En somme, les mesures identifiées ici pour le transport routier permettent d'appréhender les émissions du secteur dans toute sa complexité, et pourraient ainsi guider les acteurs décisionnaires dans l'élaboration de politiques climatiques exhaustives.

### Situation en France

Il existe en France des politiques sur le transport routier liées à l'EC. On peut notamment citer le développement des services d'autopartage et de covoiturage ; les primes au retrofit électrique, les possibilités d'usage de pièces détachées issues de l'EC dans la réparation ou l'entretien ; ou encore la filière de responsabilité élargie du producteur (REP) des VHU devant permettre de meilleurs collecte, gestion et traitement. Si ces mesures sont importantes, elles demeurent disjointes, sans cadrage global du secteur par des objectifs concrets d'EC ou une analyse sur la globalité du cycle de vie. De plus, elles ne sont pas articulées avec les mesures non-circulaires visant à réduire les émissions de GES des mobilités.

### L'avis de Pauline Bureau, Vice-présidente de LFE

*L'insuffisance de l'action climatique pour respecter les engagements internationaux implique de considérer d'autres outils pouvant réduire les impacts des secteurs émetteurs : sans se substituer à l'impératif de réduction de la consommation, l'EC constitue une stratégie prometteuse.*