

## COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Paris, le 27 janvier 2015

# Commerce mondial : Le transport international de fret va quadrupler d'ici 2050

Les changements dans la structure du commerce mondial augmenteront les distances de transport de 12 %. La route du Pacifique Nord remplacera la route de l'Atlantique Nord en tant que principale route commerciale.

Du fait de changements dans la structure du commerce mondial, les volumes de fret international vont être multipliés par plus de 4 (facteur 4.3) d'ici 2050. La distance moyenne tout mode confondu augmentera en moyenne de 12 %.

- ▶ En conséquence, les émissions de CO<sub>2</sub> dues au transport de fret vont augmenter de 290% d'ici 2050. Le fret va devenir la principale source d'émission de CO<sub>2</sub> pour le transport de surface, remplaçant dans ce rôle le transport de passagers.
- ▶ La route du Pacifique Nord va surpasser la route de l'Atlantique Nord, devenant ainsi le plus important corridor de transport de fret en volume (tonne-kilomètres). Le fret dans le corridor de l'Océan Indien subira aussi une croissance soutenue, les volumes de fret le concernant quadruplant d'ici 2050.
- ▶ Le fret intra-africain (+715%) et intra-asiatique (+403%) verra son trafic fortement augmenter jusqu'en 2050. Le transport par la route sera dominant sur ces continents du fait de l'absence d'autres modes.
- ▶ Le transport intérieur (entre les ports et les lieux de consommation/production) représente 10 % du transport international de marchandises en tonne-kilomètres, mais 30 % des émissions de CO<sub>2</sub> associées. C'est important car le transport intérieur est influençable par les politiques nationales et peu par les accords internationaux.

Voici résumés quelques-unes des principales conclusions de la publication *Perspectives des transports 2015* du Forum International des Transports, présentée aujourd'hui au siège de l'OCDE à Paris, France.

« L'augmentation prévisible du fret international représente un défi sans précédent pour les réseaux de transport du monde entier » a déclaré José Viegas, le Secrétaire Général du Forum International des Transports lors du lancement de la publication.

« L'intensification des contraintes de capacité dans les transports est susceptible de constituer un frein à la croissance économique. »

« La multiplication par quatre des émissions de CO<sub>2</sub> dues au fret peuvent sérieusement mettre en danger les efforts entrepris en faveur de l'atténuation du changement climatique. »

M. Viegas a signalé quatre mesures qui permettraient d'éviter un tel scénario :

- 1. Améliorer la gestion des capacités** : De nombreuses infrastructures sont sous-utilisées.
- 2. Investir dans les liens manquants** : Des connexions plus nombreuses et multimodales sont un facteur d'efficacité.
- 3. Se préparer aux "méga-navires"** : Il faut préparer l'infrastructure, y compris les hinterlands des ports, à accueillir des navires plus grands et plus nombreux.
- 4. Améliorer l'usage des véhicules** : À tous les niveaux de la chaîne d'approvisionnement, les taux de charge doivent augmenter et les moments d'inactivité diminuer.

Les projections du FIT pour tous les modes de transport (route, fer, mer et air) et pour 19 catégories de marchandise se trouvent dans les tableaux ci-dessous (en annexes). De nombreuses questions en lien avec ce sujet seront abordées lors du sommet 2015 du FIT, intitulé "Les transports, les échanges et le tourisme" ([en savoir plus](#)).

**Les Perspectives des transports 2015 du FIT contiennent aussi de nombreuses informations sur le transport de passagers**, et en particulier les dernières prévisions du FIT sur les émissions de CO<sub>2</sub> et de particules polluantes, y compris les effets sur la santé publique, en Chine, Inde et Amérique latine.

Selon ces prévisions, les grandes villes de ces régions sont responsables de plus du tiers (38 %) de l'augmentation des émissions liées au transport de passagers. Les politiques publiques limitant le trafic des voitures et favorisant le report vers les transports publics pourraient réduire cette augmentation de 30 à 40 %. Cependant, ces politiques doivent veiller à considérer à la fois les effets sur le climat et sur la santé publique. En effet, certaines mesures réduisent les émissions de CO<sub>2</sub> mais sont associées à une augmentation des émissions des autres particules polluantes.

Le communiqué de presse sur les scénarios concernant la mobilité urbaine en Chine, Inde et en Amérique latine est disponible ici ([pdf](#) – en anglais).

**[Consultez le rapport ITF Transport Outlook 2015 via iLibrary de l'OCDE.](#)**

**Contact:**

Michael KLOTH

Responsable de la communication

T +33 (0)6 27 21 47 41

E [michael.kloth@oecd.org](mailto:michael.kloth@oecd.org)

**Note aux rédacteurs**

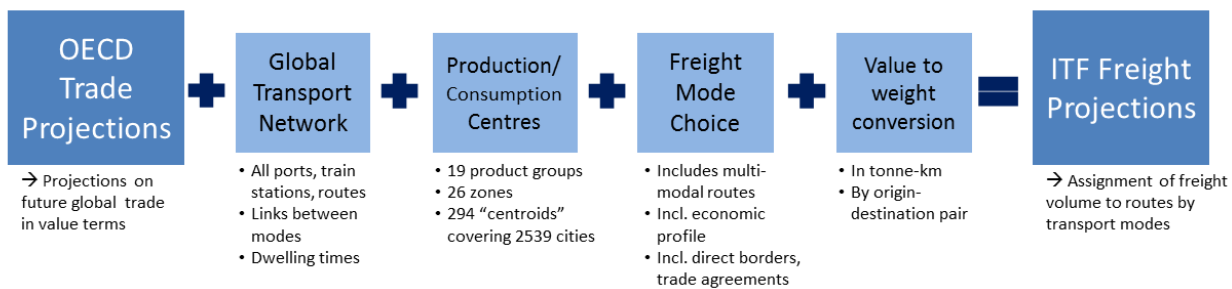
**Comment nous citer**

Veuillez s'il-vous-plaît nous citer en tant que "Forum International des Transports auprès de l'OCDE" et non "OCDE". Le FIT est administrativement intégré à l'OCDE, mais reste une organisation inter-gouvernementale en tant que telle. Vous trouverez plus d'information sur le FIT ci-dessous.

**À propos du modèle fret du FIT**

- Le nouveau modèle fret du FIT rend possible la conversion des prévisions des échanges commerciaux en flux de marchandises de fret. Il transforme les prévisions exprimées en valeur monétaire en volume de fret (exprimées en tonnes-kilomètres).

- Le modèle permet l'affectation des volumes de fret sur les différents réseaux de transport et calcule les émissions de CO<sub>2</sub> associées.
- Pour la première fois, le modèle détermine la part intérieure du fret international, ainsi que les émissions de CO<sub>2</sub> associées.



- Le point de départ du modèle fret du FIT consiste en les prévisions de l'OCDE sur le commerce international. Quatre couches de modélisation sont ensuite ajoutées.
  - Un modèle des réseaux de transport de fret, basé sur des données 2010, qui inclue toutes les autoroutes ou routes principales, les gares et le réseau ferroviaire, les ports et les routes maritimes et les aéroports et les vols commerciaux, ainsi que les liens entre les différents modes et les centroïdes (voir ci-dessous). Les temps d'attente aux ports, aéroports et gares, ainsi que les vitesses moyennes de chaque lien sont pris en compte.
  - Une représentation modélisée des centres de production et de consommation dans le monde pour 19 catégories de marchandise, sous la forme de 294 "centroïdes" entre lesquels le commerce international a lieu.
  - Un modèle de choix modal pour le fret. Ce modèle prend en compte la nature multi-modale du transport de fret, les accords commerciaux et les effets des frontières.
  - Un modèle de conversion valeur-poids, calibré grâce à des données Eurostat et d'Amérique latine donnant le ratio poids/valeur pour différentes catégories de marchandise.
- Un article décrivant le modèle fret du FIT a gagné le prix du "Meilleur article sur la modélisation du fret" (Best Paper Award in Freight Modelling) à la conférence annuelle du Transportation Research Board en Janvier 2015 ([télécharger le pdf](#) – en anglais).
- Une description détaillée du modèle peut être trouvée en pages 80 et suivantes de la version anglaise des *Perspectives des transports 2015* du FIT (la version française sera disponible dans le courant du premier trimestre 2015).

## A PROPOS DU FORUM INTERNATIONAL DES TRANSPORTS

### Qui sommes-nous ?

Le Forum International des Transports, lié à l'OCDE, est une organisation intergouvernementale comprenant [54 pays membres](#). Le Forum mène une analyse politique stratégique dans le domaine des transports et organise un Sommet annuel des [ministres](#). C'est la seule instance mondiale mandatée pour faire progresser la politique de tous les modes de transport.

### Notre mission :

Notre ambition est d'aider à façonner l'agenda politique mondial des transports, et de veiller à ce qu'il contribue à la croissance économique, la protection de l'environnement, la cohésion sociale et la préservation de la vie humaine et du bien-être.

### Notre fonctionnement :

Nos travaux s'appuient sur trois piliers : Le **Sommet annuel** qui rassemble les ministres des transports et les décideurs du secteur des transports et des chercheurs éminents et universitaires. En tant que **think-tank**, le FIT publie des analyses factuelles impartiales pour ses pays membres au moyen de son Centre de Recherche. En tant **qu'organisation intergouvernementale**, le FIT s'attache à faire partager ses analyses grâce à un dialogue multilatéral. De plus, le Forum met en œuvre le contingent multilatéral CEMT pour les licences de transport routier international.

### Prochain évènement :

Le prochain Sommet annuel du FIT se tiendra à Leipzig (Allemagne) du 27 au 29 May 2015, sous le thème « Les transports, les échanges et le tourisme : la mobilité au service d'un monde connecté ».

[www.internationaltransportforum.org](http://www.internationaltransportforum.org)

# ANNEXE

Tableau 1

## Augmentation du fret mondial et des émissions associées d'ici 2050, par mode de transport

	Volume de fret (milliards de tonne-km)		Croissance (%)	Émissions de CO <sub>2</sub> (milliards de tonnes)		Croissance (%)
	2010	2050		2010	2050	
<b>Air</b>	191	1 111	482	150	767	411
<b>Route</b>	6 388	30 945	384	1 118	4 519	304
<b>Rail</b>	4 262	19 126	349	62	217	250
<b>Mer</b>	60 053	256 433	327	779	2 630	238
	70 894	307 615	334	2 108	8 132	286

Source : Forum International des Transports

Tableau 2

## Changements dans le transport international de marchandises

Corridor	Volume de fret (milliards tonne-km)			Émissions de CO <sub>2</sub> (million tonnes)		
	2010	2050	Croissance (%)	2010	2050	Croissance (%)
Afrique	662	5 396	715	50	391	689
Océan Indien	10 479	53 015	406	123	509	315
Asie	5 890	29 650	403	685	2 960	332
Atlantique Sud	1 872	9 368	400	24	99	310
Pacifique Nord	15 832	75 022	374	215	801	273
Amérique du Nord	1 950	8 669	344	187	678	263
Amérique du Sud	271	1 127	316	25	81	225
Mers Méditerranée et Caspienne	11 097	42 177	280	147	432	195
Atlantique Nord	17 596	65 094	270	233	676	191
Pacifique Sud	1 839	6 785	269	21	62	194
Océanie	110	394	258	31	76	142
Europe	3 148	9 948	216	219	600	174

Source : Forum International des Transports

Catégorie de marchandise	... en valeur		Croissance (%)
	(milliards USD)		
	2010	2050	
Autres métaux	301	2075	589
Autres produits miniers	128	651	407
Produits électroniques	1 380	6 854	397
Fer et acier	305	1 506	394
Autres produits agricoles	34	163	385
Riz et céréales	235	1 132	381
Bétail	37	163	338
Produits métalliques	240	1 046	336
Autres produits manufacturés	1 913	8 317	335
Produits chimiques et plastiques, caoutchouc	1 469	6 154	319
Autres minéraux	130	533	311
Équipement pour le transport	1 357	5 306	291
Textile	803	2 936	266
Papier et bois	430	1 551	261
Produits pétroliers raffinés	189	638	238
Gaz	112	377	236
Nourriture	574	1 876	227
Charbon	30	81	169
Pétrole brut	410	1 066	160

Catégorie de marchandise	... en volume		Croissance (%)
	(milliards tonne-km)		
	2010	2050	
Gaz	3 370	24 974	641
Autres métaux	604	4 040	569
Autres produits agricoles	202	1 264	524
Riz et céréales	7 196	43 952	511
Autres produits miniers	2 087	11 546	453
Fer et acier	3 206	16 528	416
Bétail	226	1 139	405
Produits métalliques	591	2 831	379
Produits électroniques	3 598	16 439	357
Autres produits manufacturés	3 889	17 462	349
Autres minéraux	3 131	13 582	334
Produits chimiques et plastiques, caoutchouc	10 370	44 533	329
Équipement pour le transport	2 582	10 335	300
Papier et bois	1 934		285
Nourriture	8 486	31 759	274
Textile	5 050	18 208	261
Produits pétroliers raffinés	2 784	10 038	261
Charbon	4 373	12 925	196
Pétrole brut	7 214	18 612	158

Source : OECD (Trade patterns in the 2060 World Economy - [link](#))

Source : Forum International des Transports