

TRANSPORT ET ENERGIE

Le défi du changement climatique



Forum
International
des Transports

LEIPZIG 28-30 mai 2008

RÉSUMÉS DES PANELS

Le 1er Forum International des Transports s'est tenu en Allemagne à Leipzig, du 28 au 30 mai 2008.

Ce document présente un bref résumé de chacun des panels organisés pendant la seconde journée du Forum International des Transports 2008. Ces résumés tentent de mettre en lumière les points importants soulevés lors de ces échanges sous forme de table ronde. Il ne s'agit en aucun cas d'une compilation exhaustive de tous les commentaires formulés par les participants.

Ce document qui est l'un des résultats marquants du Forum 2008, fait l'objet d'une diffusion publique.

FORUM INTERNATIONAL DES TRANSPORTS 2008 :
TRANSPORT ET ENERGIE, LE DEFI DU CHANGEMENT CLIMATIQUE.

RESUMES DES PANELS ENTRE LES MINISTRES ET L'INDUSTRIE
ORGANISEES LE 29 MAI 2008

I. RESUME DU PANEL 1 : LE DEFI ENERGETIQUE DANS LES TRANSPORTS

A. Participants à la Table Ronde

Président	Camiel Eurlings	Ministre des Transports des Pays-Bas
Rapporteurs	Claude Mandil	Ancien Directeur Exécutif de l'AIE
	Nobuo Tanaka	Directeur Exécutif de l'AIE
	Thomas Enders	Président Directeur Général d'Airbus
	Thierry Morin	Président Directeur Général de Valeo
	Jack Jacometti	Vice-Président de Future Fuels, Shell
	Ivan Hodac	Secrétaire Général de l'ACEA
Ministre	Liv Signe Navarsete	Ministre des Transports et des Communications de la Norvège

B. Contexte et objectifs de la Table Ronde

Cette première table ronde a été instituée pour faciliter les échanges entre les différents experts de l'industrie et des gouvernements sur les stratégies en place concernant la gestion de la consommation d'énergie et les émissions de CO₂ relatives au secteur du transport. Cette table ronde a également évoqué les initiatives visant à améliorer la performance énergétique et à réduire les émissions, initiatives prises par les acteurs du marché (l'industrie) notamment en réponse aux politiques et aux mesures adoptées par les autorités publiques (par exemple taxes et réglementations).

C. Points clés résultant des échanges

La première partie de la discussion du panel a privilégié l'évaluation du champ d'action et de l'étendue du problème énergétique qui touche le secteur des transports : comment l'accès de ce secteur à l'énergie peut-il être garanti et amélioré, et plus particulièrement, comment les transports peuvent-ils réduire leur dépendance vis-à-vis du pétrole ? Les discussions se sont centrées sur trois grands thèmes : la crise énergétique et ses implications en termes de transport ; le rôle de la technologie et en particulier des biocarburants ; puis le rôle des politiques. Dès le début des discussions, des points de consensus se sont fait jour, dont l'importance d'améliorer la performance énergétique à court et à moyen terme, ainsi que la coopération entre les gouvernements et l'industrie afin de développer des solutions permettant de préparer le secteur des transports à un avenir qui serait caractérisé par de faibles émissions de carbone.

Le Président, **le Ministre C. Eurlings** a lancé la discussion au sein d'un panel en soulignant l'augmentation du prix de l'énergie, qui a renforcé la sensibilité de la société toute entière au défi de l'énergie dans le secteur des transports ; chaque citoyen ressent durement l'augmentation des coûts énergétiques, et comme il s'agit de trouver des solutions aux problèmes que pose au secteur des transports l'accès à l'énergie, le défi politique des gouvernements est plus grand que jamais. Parallèlement au défi de l'énergie, la pression en termes d'identification et de mise en œuvre des mesures pour lutter contre l'impact des transports sur le changement climatique augmente fortement. Les solutions à apporter aux défis posés par le changement climatique et l'énergie ne seront trouvées, a-t-il déclaré, qu'à travers un dialogue et le développement d'initiatives entre les différents pays.

1. *La crise énergétique et le transport*

Nobuo Tanaka, Directeur Exécutif de l'Agence Internationale pour l'Energie, a qualifié les prix élevés actuels des carburants de « troisième crise pétrolière », soulignant que la situation actuelle est très différente par nature des deux chocs pétroliers précédents des années 70 et 80, dans le sens où cette crise découle principalement d'une incroyable augmentation de la demande, particulièrement des économies émergentes comme l'Inde et la Chine, plutôt que d'un problème d'approvisionnement limité. M. Tanaka a remarqué que du fait des faibles prix du pétrole dans les années 90, les efforts portant sur la performance énergétique, la R&D de nouvelles technologies et les investissements dans les capacités des infrastructures énergétiques n'ont pas été adaptés à la situation. Il a fait appel aux gouvernements pour que ces derniers investissent de manière décisive dans des infrastructures énergétiques, et prennent des initiatives pour réduire la demande.

En accord avec M. Tanaka, **Jack Jacometti**, Vice-Président de Shell, a souligné qu'il faudrait actuellement se focaliser de manière stratégique sur la performance énergétique ainsi que sur la conservation de l'énergie. Il a expliqué que la demande augmentait à un rythme de plus en plus rapide et que l'approvisionnement ne pouvait pas suivre ce rythme effréné de croissance.

Thomas Enders, Président Directeur Général d'Airbus, a souligné qu'alors même que les prix actuels élevés du pétrole et du kérosène favorisent le développement et l'utilisation de nouvelles technologies, aucune compagnie aérienne ne pourrait se permettre de payer au-delà de 200 dollars le baril. Il existe un risque d'effondrement massif du secteur de l'aviation si les prix continuent à monter en flèche, a-t-il averti.

2. *La technologie est-elle la solution ?*

Par rapport aux avancées technologiques, chaque membre du panel a souligné que les prix élevés du pétrole ont servi à attirer l'attention sur l'importance de la performance énergétique, mais aussi sur le besoin d'explorer et d'adopter rapidement des sources d'énergie alternatives.

En se référant à une récente publication de l'AIE appelée « Perspectives en matière de Technologie Énergétique », qui propose des stratégies visant à réduire de moitié les émissions de CO₂ d'ici à 2050, **Nobuo Tanaka** a mis en avant les perspectives d'un secteur des transports sans carbone. Cette vision se base sur une électricité sans carbone, des piles à combustible à hydrogène, des voitures électriques ou une combinaison des deux, a-t-il expliqué, mais aussi des véhicules hybrides branchés ainsi qu'une seconde génération de biocarburants. Le Directeur Exécutif de l'AIE a décrit la performance énergétique comme étant la première initiative à prendre, car elle engendre des progrès relativement rapides et rentables. D'après lui, des normes d'efficacité énergétique devraient être obligatoires dans le secteur des transports. D'autres mesures à court et à moyen termes incluent l'utilisation de pneus efficaces et la mise en place d'une conduite écologique, a-t-il rajouté. Mais pour atteindre l'objectif à plus long terme de diminution de moitié des émissions de CO₂ d'ici à 2050, la 'décarbonisation' de l'ensemble du secteur de la génération d'énergie sera incontournable, et ne sera obtenue qu'à travers la capture et le stockage du carbone, mais aussi en augmentant de manière significative les énergies nucléaire, éolienne et solaire. Pour mettre en place la « révolution énergétique » nécessaire, un investissement public considérable dans les infrastructures liées à l'énergie sera nécessaire, a-t-il expliqué. A ce titre, l'AIE estime qu'entre autres, il faudrait installer chaque année 55 centrales électriques alimentées au charbon et au gaz avec capacité de capture et de stockage du carbone, 32 réacteurs nucléaires, 17 000 éoliennes et 200 millions de mètres carrés de panneaux solaires.

Après avoir évoqué les avancées de l'utilisation des carburants alternatifs dans le secteur de l'aviation, dont les récents vols expérimentaux opérés au gaz, en passant par le propergol liquide et les piles à combustibles, **Thomas Enders** a souligné les progrès significatifs réalisés par ce secteur en matière de performance énergétique, avec une consommation moyenne de kérosène par passager qui est en baisse depuis le milieu des années 80, et qui est passée de presque 8 litres à 5 litres pour 100 kilomètres, faisant remarquer que l'Airbus A380 fonctionne même en dessous des 3 litres. Il a également expliqué que les avions fabriqués actuellement émettaient environ 70 % de CO₂ en moins qu'il y a 35 ans, mais nous devons faire encore plus, a-t-il ajouté.

Privilégiant les sources d'énergies alternatives et particulièrement la seconde génération de biocarburants, **Jack Jacometti** a expliqué que leur développement est extrêmement important et doit avoir lieu de manière parfaitement responsable et « holistique », en prenant en compte tous les facteurs, dont l'utilisation du territoire et les impacts sociaux.

Ivan Hodac, Secrétaire Général de l'Association des Constructeurs Européens d'Automobiles en convient, appelant à la mise en place de normes et de critères de développement durable internationaux pour la seconde génération de biocarburants. Il a remarqué que l'industrie s'était engagée à ce que tous les véhicules puissent fonctionner à l'éthanol d'ici à 2010, et avait pris d'autres engagements dans ce domaine d'ici à 2015.

Signalant les rôles respectifs des secteurs public et privé, **Thierry Morin**, Président Directeur Général de Valeo, a expliqué la nécessité de disposer de programmes scientifiques et politiques durables et coordonnés, soulignant les difficultés auxquelles l'industrie est confrontée lorsque certaines technologies changent tous les trois ou quatre ans. En outre, il a ajouté que 4 millions de tonnes de carbone pourraient être économisées chaque année si les voitures en France étaient équipées de systèmes marche/arrêt comme ceux que sa société fabrique. Mais les voitures dotées d'une technologie performante en matière énergétique doivent aussi rester d'un prix raisonnable, a remarqué Ivan Hodac.

3. Comment la politique peut-elle aider ?

Les commentaires des membres du panel ont clairement révélé qu'il n'existe pas de solution unique pour réussir à réduire les émissions, et qu'une approche intégrée est essentielle.

Liv Signe Navarsete, la Ministre des Transports et des Communications norvégienne a pointé du doigt la tâche principale qui consiste à mettre les résultats de recherche et de développement en pratique dans la société et dans la vie quotidienne des citoyens. Cette approche requiert souvent des actions courageuses de la part des décideurs, a-t-elle expliqué, parlant de décisions politiques qui pourraient ne pas être populaires dans un premier temps, mais qui seront nécessaires à long terme. C'est pourquoi au vu de la situation actuelle, le panel est tombé d'accord pour dire que les règlements et les taxes sont parfois nécessaires, mais tout autant que les incitations diverses qui vont encourager les gens et l'industrie à faire les bons choix.

Les hommes politiques doivent également prendre leurs responsabilités dans ce domaine, a-t-elle affirmé, car c'est à eux de fixer des objectifs et de convaincre les gens de la nécessité de changer de style de vie et de schémas de consommation, notamment dans les régions les plus développées du monde. La Ministre Liv Signe Navarsete a décrit les signaux actuels relatifs au prix du carbone comme essentiels, soulignant que partout dans le monde, les gouvernements devaient trouver des façons de rendre les comportements écologiques séduisants, par exemple en développant massivement les transports publics. Parallèlement, les mauvais comportements en termes d'environnement doivent être pénalisés par le biais d'impôts plus élevés sur les véhicules qui se caractérisent par des émissions supérieures, de taxes de circulation liées aux embouteillages en ville ou d'une politique de parking restrictive, par exemple.

Nobuo Tanaka a souligné la nécessité d'être cohérent dans les différentes politiques afin d'éviter d'envoyer des messages très différents, contradictoires et trompeurs aux fabricants et aux consommateurs.

Concernant la taxation, **Ivan Hodac** a suggéré que les outils fiscaux soient revus afin de veiller à ce que l'usage de la voiture, et non sa propriété, soit la finalité de l'impôt. Il a expliqué que d'après lui, une taxation liée au CO₂ à la fois pour le pétrole et les voitures résoudrait de nombreux problèmes. Cette taxation doit être harmonisée à travers l'Union Européenne et au-delà, a-t-il dit. M. Hodac a également recommandé de soutenir la conduite écologique, expliquant que de nombreuses quantités de CO₂ pourraient être économisées en apprenant aux gens comment conduire plus efficacement. En outre, une réglementation mondiale est importante à ses yeux, car il permettrait de garantir une concurrence juste, et les fabricants pourraient récolter les fruits économiques de leurs efforts.

4. *Une coopération mondiale est la clé*

Tous les membres du panel ont convenu qu'une coopération mondiale entre l'industrie et les gouvernements était un facteur clé pour trouver des solutions durables au problème de l'énergie dans les transports, mais aussi à celui de l'augmentation des émissions de CO₂ de ce secteur en particulier.

Jack Jacometti a par exemple décrit un scénario de Shell appelé « empreintes bleues » basé sur une coopération plus efficace entre l'industrie, les gouvernements, les fondations et les ONG. Seul ce scénario d'empreinte bleue fondé sur une large collaboration entre toutes les parties prenantes se traduira par un avenir acceptable, a-t-il déclaré.

Ivan Hodac a souligné que lorsque l'industrie était concernée, un règlement efficace ainsi qu'une politique égalitaire étaient nécessaires. Les industries travaillant à l'internationale ont besoin d'actions politiques décidées au niveau mondial, a-t-il déclaré.

La Ministre Liv Signe Navarsete s'est dite d'accord avec ce constat, spécifiant que les règlements concernant les industries internationales doivent être basés sur une concurrence à armes égales au niveau mondial. Elle a ajouté que cet aspect était particulièrement vrai dans l'industrie automobile. D'ailleurs, il faut dans ce domaine fixer des objectifs à court et à long termes, a-t-elle ajouté.

En évoquant un système international d'échange de permis d'émissions, la Ministre Liv Signe Navarsete a suggéré d'inclure dans ce genre de système l'aviation et le transport maritime. **Thomas Enders** et d'autres intervenants ont cependant souligné que si l'aviation devait être soumise au marché des permis d'émissions, c'est-à-dire à des taxes qui viendraient s'ajouter aux charges qui pèsent déjà sur les compagnies aériennes comme le prix élevé du kérosène, le système du marché des permis d'émissions se devrait alors d'être mondial dans son champ d'application et devrait être considéré comme juste par l'industrie.

Reconnaissant que les émissions représentent l'un des problèmes du secteur de l'aviation, le Président Directeur Général d'Airbus CEO a demandé une infrastructure plus efficace, tout comme un système de gestion du trafic aérien unique et propre à toute l'Europe, assurant que ces mesures pourraient réduire les émissions de CO₂ d'au moins 10 % par vol.

D'après lui, l'industrie de l'aviation doit intensifier ses stratégies dans des domaines tels que la technologie et les mesures opérationnelles, a-t-il ajouté, incluant par exemple de meilleurs itinéraires et des altitudes optimales pour plus d'efficacité.

D. Résumé du rapporteur

Pour résumer les discussions, le rapporteur, l'ancien Directeur Exécutif de l'Agence Internationale pour l'Energie **Claude Mandil**, a expliqué que les membres du panel étaient tombés d'accord pour dire que les défis liés au transport, à l'énergie et au changement climatique étaient à la fois colossaux et urgents. Il a ajouté que les panélistes étaient unanimes pour dire que la crise pétrolière actuelle est largement engendrée par la demande et non par l'approvisionnement, ce qui signifie que de tous les outils disponibles, l'amélioration de la performance énergétique est le plus important et urgent à mettre en œuvre. De même, un très fort consensus s'est fait jour au sein du panel pour dire que les solutions doivent être mondiales et intégrées, a-t-il rapporté, et que le consensus était clair sur le fait qu'il fallait mettre en place à la fois des mécanismes de marché et des réglementations, y compris des incitations pour la

recherche et le développement. Egalemeut incontournable : l'innovation à apporter aux modèles économiques et aux comportements, a ajouté M. Mandil. Et comme cela coûtera très cher, les options les plus abordables doivent être privilégiées et appliquées en premier.

II. RESUME DU PANEL 2 : INTRODUIRE DES TECHNOLOGIES DE TRANSPORT EFFICACES SUR LE PLAN ÉNERGÉTIQUE

A. Participants à la Table Ronde

Président	Wolfgang Tiefensee	Ministre des Transports de l'Allemagne
Rapporteurs	Julia King	Université d'Aston
	Peter Augustsson	Ancien Président Directeur Général de Saab
	Thierry Morin	Président Directeur Général de Valeo
	Spyros Polemis	Président de l'« International Chamber of Shipping »
	Hartmut Mehdorn	Président Directeur Général de Deutsche Bahn (DB)
	Hans-Jorg Grundmann	Président Directeur Général de Mobility Siemens
Représentant de Ministère	Tyler Duvall	Secrétaire Assistant du Département Américain des Transports

B. Contexte et objectifs de la Table Ronde

Cette seconde table ronde s'est penchée sur les problèmes et les stratégies visant à introduire sur le marché des technologies liées au transport, qui soient performantes en termes de consommation énergétique. Cette démarche incluait l'examen des facteurs de pénétration réussie du marché, des obstacles à la mise en œuvre et des moyens de surmonter ces obstacles. Les rôles respectifs des gouvernements et du secteur privé ont été évoqués, plus particulièrement le soutien gouvernemental à la recherche et à l'innovation, mais aussi un cadre institutionnel adéquat pour que la technologie puisse évoluer avec le temps.

C. Points clés résultant des discussions

La discussion a été ouverte par le Ministre Fédéral allemand des Transports, **Wolfgang Tiefensee**, qui a posé certaines des questions les plus pressantes concernant l'introduction de technologies performantes en termes d'énergie dans le secteur des transports : où se trouve le plus grand potentiel de succès ? Comment pouvons-nous faire avancer ces technologies afin d'être sûr qu'elles arrivent au consommateur plus vite qu'à l'heure actuelle ? Quels instruments pouvons-nous utiliser ? Est-il logique de fixer des objectifs de réduction du CO₂ ou de gains d'efficacité ?

Le rapporteur **Julia King** de l'Université d'Aston a résumé les discussions qui ont eu lieu le jour précédent lors de l'atelier du Forum sur les avancées des technologies de transport performantes d'un point de vue énergétique, expliquant qu'un optimisme prudent prévalait parmi les participants à l'atelier : une amélioration d'environ 30 % de l'efficacité des véhicules est considéré comme réaliste à court terme en développant et en optimisant les technologies conventionnelles existantes. Mais pour ce faire, a-t-elle ajouté, la tendance historique qui consiste à contrebalancer les améliorations en termes d'efficacité par des gains en performance et d'autres avancées doit être évitée à l'avenir. Selon le Professeur King, le développement des voitures hybrides branchées sera significatif sur le marché d'ici à 2030, de même que celui des véhicules électriques d'ici à 2050.

1. Les technologies automobiles

Le Secrétaire Assistant Américain au Transport **Tyler Duvall** et **Peter Augustsson**, ancien Président Directeur Général de Saab, ont tous les deux convenus qu'une grande partie de la solution du problème des transports et du CO₂ était liée au développement technologique. M. Augustsson a souligné l'importance de la réduction du poids des véhicules, mais a signalé que l'augmentation non négligeable du prix des véhicules qui accompagnera cette mesure constituera un défi majeur pour le secteur de l'automobile. Il a cependant noté que les consommateurs qui avaient déjà acheté une voiture écologique ne revenaient plus aux voitures plus polluantes. En outre, de nombreuses technologies pourraient être introduites en se basant sur les moteurs à combustion qui sont à la pointe de la recherche, a-t-il dit, et c'est pourquoi ces moteurs ainsi que les carburants doivent être encore plus développés.

Concernant l'industrie qui investit dans le développement des technologies, et notamment les conditions de ces investissements, **Peter Augustsson** et **Thierry Morin**, Président Directeur Général de Valeo, souhaitent tous les deux que les décideurs politiques prennent des décisions plus fermes et proposent des lignes directrices qui ne faussent pas la concurrence, un point de vue exprimé par de nombreux panélistes mais aussi par d'autres participants au Forum.

M. Morin a indiqué qu'il ne pensait pas que la technologie 100 % hybride était rentable. Il recommande plutôt de chercher des alternatives entre l'hybride complet et le moteur à combustion interne actuel. Le Président Directeur Général de Valeo a mis en avant l'exemple du micro hybride, qui démarre la voiture à chaque fois que cela est nécessaire, et recharge la batterie lorsque cela ne l'est pas. M. Morin pense que cette technologie est très prometteuse, spécialement dans le cadre du trafic en ville, contrairement aux moteurs à combustion qui, a-t-il expliqué, n'ont démontré qu'une toute petite part de leur efficacité potentielle.

En se référant aux interventions des gouvernements, **Tyler Duvall** a mis en garde contre des réglementations en matière de performance, et préfère la mise en place d'encouragements et d'incitations sur la base d'objectifs spécifiques, concernant dans le cas présent la limitation des émissions et les économies de carburant. Avec la technologie actuellement disponible, a-t-il dit, le marché des voitures aux Etats-Unis doit fortement mettre l'accent sur les économies de carburant au lieu de donner la préférence à la performance. M. Duvall a en outre noté un changement dans le comportement des conducteurs américains depuis l'augmentation du prix des carburants. Nous sommes arrivés à un tournant, a ajouté M. Duvall.

2. *Les technologies du rail*

Hans-Jörg Grundmann, Président Directeur Général de Siemens Mobility, a souligné le potentiel des systèmes de trams, citant en particulier les aménagements aux Etats-Unis et parlant du tram comme d'un moyen de transport de masse moderne et économique à l'avenir prometteur. M. Grundmann a expliqué qu'en associant les transports publics aux politiques de gestion de la demande comme la mise en place de taxes spécialement prélevées dans le cadre des embouteillages, il est possible de réduire de manière significative les émissions ; il a parlé du cas de Londres comme étant un bon exemple, car 125 000 tonnes de CO₂ y sont économisées chaque année grâce au programme de taxation décidé.

Le Ministre W. Tiefensee a dirigé la discussion sur le transport international par rail, soulignant les difficultés à trouver un mode opératoire notamment par rapport à la capacité disponible et au trafic inter-frontières. Les systèmes de rail voisins devraient s'interfacer bien mieux que les transporteurs routiers ne le font, a-t-il dit. Mais l'expérience internationale montre à ce jour que les systèmes de rail ne fonctionnent pas ensemble de manière satisfaisante, et sont encore excessivement orientés vers les marchés se situant à l'intérieur de leurs frontières nationales. A l'avenir, le Ministre M. Tiefensee pense que l'harmonisation des signaux et des permis de conduire est nécessaire, tout comme la création d'un système de contrôle européen.

En comparant le rail et l'automobile, **Hartmut Mehdorn**, Président Directeur Général de Deutsche Bahn, a souligné les cycles d'investissement beaucoup plus longs du rail, avec une durée de vie des trains d'au moins 25 à 30 ans. Parallèlement à l'innovation technologique, M. Mehdorn a expliqué qu'une utilisation plus efficace de l'infrastructure du rail était nécessaire, tout comme l'accélération de la globalisation du processus logistique.

Le Président Directeur Général de Deutsche Bahn a souligné l'engagement de tous les opérateurs ferroviaires européens, bien que certains aient encore besoin d'être 'poussés', à réduire leurs émissions de 20 à 25 %. En se référant à l'Allemagne, il a listé plusieurs approches actuellement utilisées, dont les systèmes de freins recyclant l'énergie, les formations à la conduite écologique pour les conducteurs de locomotive mais aussi les incitations et les contrôles permettant de sensibiliser les conducteurs à l'environnement.

Il a également souligné la nécessité pour le rail d'attirer davantage l'attention et l'intérêt des universités et des instituts de recherche en mettant en place des financements adéquats pour des recherches, comme le font les industries de l'aérospatial et de l'automobile. Une fois que le financement sera débloqué, les idées viendront, a expliqué M. Mehdorn.

Quant aux perspectives d'utilisation des piles à combustible dans le domaine du rail, tous les essais effectués à ce jour se sont soldés par deux constats : trop petites ou pas assez robustes pour le chemin de fer, a expliqué M. Mehdorn. C'est pourquoi les échanges en termes de recherche et d'expérience avec d'autres industries sont essentiels. M. Mehdorn a appelé à l'élaboration d'un plan d'ensemble intégré et stratégique pour la logistique européenne, incluant les transports routier, ferroviaire et aérien.

3. *Les technologies liées au transport maritime*

Le Président de l' « International Chamber of Shipping » (ICS), **Spyros Polemis**, s'est adressé aux Ministres des Transports, leur demandant une consultation plus importante avec l'industrie afin de développer des réglementations plus efficaces. Qualifiant le transport maritime

d'industrie la plus internationale car elle transporte plus de 90 % des marchandises mondiales, il a souligné la nécessité de mettre en place des solutions mondiales afin d'éviter toute distorsion dans la concurrence. Il a prédit que dans l'économie actuelle, des régions telles que l'Europe risquaient de perdre tout trafic maritime.

M. Polemis a également décrit le transport maritime comme étant de loin la forme de transport commercial la plus efficace en matière de carbone, spécialement suite à la « révolution tranquille » qui s'est traduite ces dernières années par des améliorations dans l'efficacité de presque 20 %, grâce aux modifications de conception apportées aux moteurs et aux navires.

Selon M. Polemis, l'industrie va rester dépendante des carburants fossiles à moyen terme ; les efforts immédiats visant à réduire les émissions de CO₂ doivent donc privilégier la réduction de la consommation de carburant. Les alternatives énergétiques à long terme n'ont cependant pas été oubliées ; mais les sources d'énergies renouvelables ne se sont pas jusque-là avérées assez pratiques pour fournir suffisamment de puissance au fonctionnement d'un navire, a-t-il dit, et le choix des piles à combustible est actuellement trop limité pour offrir une solution viable à court terme.

En parlant de l'impact qu'engendreraient des vitesses plus faibles en termes de réduction des émissions, le Président de l'ICS a assuré que d'autres études détaillées étaient nécessaires avant de considérer qu'il s'agit d'une mesure viable.

D. Résumé du rapporteur

Le rapporteur du panel, **Julia King**, Vice Chancelier de l'Université d'Aston, a résumé les discussions du panel, soulignant qu'un message très fort avait été envoyé aux gouvernements et aux Ministres des Transports, en particulier pour demander en Europe un système de transport ouvert et inter-modal, particulièrement pour le ciel européen.

Elle a fait passer un autre message en direction des hommes politiques : l'acceptation générale des réglementations par l'industrie, dans la mesure où ces réglementations respectent la concurrence et sont développées en coopération avec l'industrie elle-même.

En termes d'innovation, Mme King a expliqué qu'outre le développement de nouvelles technologies, les moteurs automobiles conventionnels ne devaient pas être oubliés, étant donné qu'un potentiel d'innovation existe pour apporter des améliorations significatives dans ce domaine. D'autre part, le Professeur King a noté que les retombées de la technologie entre les différents modes de transport sont potentiellement importantes, ce qui pourrait se traduire par de nouvelles opportunités intéressantes.

L'innovation ne concerne pas seulement les technologies, a-t-elle ajouté, mais les opérations et les infrastructures aussi. Un mouvement et une fluidité efficaces au travers des différents mode de transport est une excellente façon de les rentabiliser en termes de CO₂ et de coûts.

Afin d'atteindre l'ensemble de ces objectifs, le Professeur King a expliqué que les jeunes en particulier doivent être motivés et convaincus qu'il faut travailler sur ces domaines du transport, et ce dans tous les secteurs.

III. RESUME DU PANEL 3 : METTRE EN OEUVRE DES POLITIQUES INTÉGRÉES

A. Participants à la Table Ronde

Président	Moritz Leuenberger	Ministre des Transports de la Suisse
Rapporteurs	Werner Rothengatter	Université de Karlsruhe
	Scott Price	Président Directeur Général de DHL Express Europe
	André Navarri	Président de Bombardier Transportation
	Klaus Axelsen	Vice-Président du Groupe A.P. Moeller-Maersk A/S
	Joakim Larsson	Maire Adjoint de Stockholm, Suède
	Peter Hendy	Commission sur le Transport Intégré, Royaume-Uni

B. Contexte et objectifs de la Table Ronde

Cette table ronde a servi de plate-forme pour les représentants des gouvernements et de l'industrie, leur permettant de discuter des possibilités et des limites de la politique des transports lorsqu'il s'agit de relever les défis de l'énergie et du changement climatique dans le secteur des transports. Le panel s'est penché sur les résultats et les expériences des politiques appliquées jusqu'à maintenant, particulièrement en ce qui concerne les instruments réglementaires et économiques. Le débat a inclus une discussion sur les responsables, qui, de fait contrôlent l'activité du transport, les hommes politiques ou les représentants du monde des affaires, et a évoqué les avantages et les inconvénients des réglementations et des autres types d'incitations politiques visant à encourager le grand public à évoluer vers un comportement plus durable en termes de déplacements.

C. Points clés résultant des discussions

Le Ministre suisse des Transports, **Moritz Leuenberger**, a ouvert la table ronde en demandant aux panélistes quels sont les responsables qui en fait contrôlent la politique de mobilité ; les hommes politiques ou le secteur des affaires ? Il a souligné que les comportements en matière de déplacement et de mobilité sont largement influencés par l'industrie automobile, le gouvernement ayant plus un rôle réactif, appelé à financer et à fournir l'infrastructure nécessaire.

1. *Les facteurs de la demande de mobilité*

Le rapporteur du panel, **Werner Rothengatter**, a noté qu'influencer le désir des gens de voyager est difficile à faire via les différentes politiques, alors que les décisions en matière de choix du mode de transport et de destinations sont elles plus faciles à faire évoluer. Si les coûts de transport par voiture sont amenés à augmenter, a-t-il expliqué, et si une variété suffisante de modes de déplacements est proposée, les gens seront alors plus susceptibles de changer leurs comportements et leurs habitudes.

André Navarri, Président de Bombardier Transportation, a donné son point de vue : les gouvernements peuvent et devraient influencer le comportement et la demande. Malgré la croissance du nombre de voitures dans des pays comme la Chine par exemple, il existe encore des opportunités d'influencer les comportements liés au déplacement, et en Chine, l'investissement dans le transport de masse est colossal, a-t-il expliqué.

M. Navarri a également mis en lumière le succès du TGV français, suite à l'intervention positive du gouvernement, démontrant que les hommes politiques peuvent influencer la façon dont les gens et les marchandises se déplacent. En outre, a-t-il noté, la France est actuellement en train de déployer la plus grande flotte de trains régionaux dans un effort visant à encourager une évolution des déplacements régionaux au bénéfice du train.

Peter Hendy a déclaré que toute allégation selon laquelle les gouvernements ne suivent que l'intérêt de l'industrie est entièrement fautive, au moins en ce qui concerne le transport urbain. M. Hendy a expliqué qu'il n'existe virtuellement aucune ville développée dans le monde où la mise à disposition de transport public représente une initiative commerciale privée. En fait, le développement des villes, où la moitié de la population mondiale vit, est d'après lui dépendante d'un transport public adéquat, qui en général n'est par nature ni financé ni opéré par le privé de manière optimale sans une quelconque intervention publique. En outre, M. Hendy a ajouté qu'il n'existe aucun intérêt commercial à promouvoir la marche par exemple ; c'est pourquoi c'est aux gouvernements qu'incombe la tâche de persuader les conducteurs de laisser leur voiture au garage plus souvent et de marcher.

Se référant aux taxes liées à la congestion et à l'amélioration des services de bus comme c'est le cas à Londres, le Commissaire aux Transports Intégrés s'est clairement exprimé en faveur de ce type d'encouragement et d'incitation. Pour les mesures comme la taxation liée à la congestion, a-t-il expliqué, le soutien du gouvernement pour sensibiliser et former les citoyens à la mesure est une condition préalable à son succès, si l'on veut faire évoluer les mentalités dans le domaine des déplacements quotidiens.

Etant donné que les gens doivent pouvoir travailler où ils habitent, **Joakim Larsson**, le Maire Adjoint de Stockholm, a expliqué qu'outre le transport public, l'utilisation du territoire et la planification de la ville représentaient des facteurs clés pour la réduction des émissions de CO₂. Il a noté la nature intégrée de la stratégie de transport de Stockholm qui prend tout à la fois en compte l'infrastructure, la planification de la ville et les véhicules propres. En ligne avec cette approche intégrée, Stockholm a également lancé avec succès une taxe sur la congestion, a-t-il déclaré, qui a aidé à augmenter d'au moins 20 % le nombre de personnes qui prennent les transports publics au lieu de leur voiture.

2. *Limites de l'intervention des gouvernements*

Evoquant les limites de l'action des gouvernements, **Klaus Axelsen**, Vice-Président du Groupe A.P. Moeller-Maersk, a expliqué que l'action politique ne devrait pas gouverner la demande, car l'offre et la demande jouent le rôle de régulateur naturel. Les tentatives de régulation à large échelle n'ont jamais porté leurs fruits, a-t-il expliqué. Cependant, il n'exclut pas les avantages potentiels d'une gouvernance à moindre échelle, par exemple pour le transport dans et autour des villes, et comme source d'incitation à un comportement plus durable en termes de déplacements. Ainsi, lorsque des réglementations sont nécessaires, M. Axelsen a expliqué qu'elles devraient être mondiales et neutres par nature afin d'éviter de fausser la concurrence.

Il a également noté que mieux sensibiliser les gens à l'importance de la performance énergétique ne relève pas seulement de la responsabilité des hommes politiques, mais également de l'industrie qui doit aussi jouer son rôle. D'ailleurs, sa société prévoit de lancer une campagne massive portant sur la performance énergétique et qui ciblerait tous les employés, a-t-il ajouté.

M. Axelsen a mis en garde contre la prise en compte unique de la distance lorsqu'il s'agit de décider quel mode de transport promouvoir pour certains types de transport de marchandises. Les décisionnaires doivent tenir compte du cycle de vie total des produits au regard de leur empreinte de CO₂, a-t-il expliqué.

En accord avec M. Axelsen, le Président Directeur Général de DHL Express Europe, **Scott Price**, a parlé de l'impact des prix actuellement élevés du pétrole, pressant les gouvernements à se fier aux mécanismes du marché et à éviter la tentation de contrôler l'approvisionnement et la demande de manière micro-économique. Comme exemple venant illustrer la façon dont les marchés se régulent, il a cité la ruée vers la Chine il y a 5-7 ans de toutes les grandes sociétés pour cause d'arbitrage des salaires. Avec un prix du baril qui peut actuellement atteindre les 150 dollars, le scénario a cependant changé : les coûts de transport sont plus élevés que l'arbitrage des salaires, a-t-il ajouté. Suite à cette évolution des cours du marché, les multinationales reconsidèrent le choix de leur implantation.

Du point de vue de M. Price, le rôle approprié d'un gouvernement est, entre autres, d'encourager le choix de transports et de voyages durables par le biais d'une coopération avec l'industrie, la mise en œuvre d'incitations fiscales notamment, la mise à disposition d'infrastructure et de transport public, et ainsi de continuer à sensibiliser les citoyens.

D. **Résumé du rapporteur**

Dans son résumé des discussions du panel, **Werner Rothengatter** a souligné la nécessité de mettre en place des politiques spécifiques selon les pays pour influencer la demande de voyage et de transport, précisant qu'un mix approprié de politiques et de mesures doit être défini pour chaque pays.

Il a affirmé que le désir de mobilité et les avantages découlant des échanges internationaux ne peuvent être influencés par les gouvernements. Cependant, la façon dont la mobilité et la logistique sont gérées peuvent l'être. M. Rothengatter a également attiré l'attention sur le dilemme général concernant la gouvernance : veiller à répondre aux besoins sociaux et environnementaux d'un côté, et garantir la croissance économique de l'autre.

Dans ce contexte, il a également mis en lumière le fait que les gens qui sont impactés par les systèmes de tarification ou par d'autres instruments politiques sont également des électeurs, et par conséquent en mesure d'exercer une pression sur les hommes politiques. Cela signifie, a-t-il déclaré, que les comportements écologiques doivent être considérés comme étant bénéfiques à long terme.