

EDITORIAL

En appelant à l'émergence d'un système des transports à faibles émissions de carbone « aussitôt que possible », les Ministres du Forum International des Transports ont pris un engagement politique important à l'heure où la flambée des prix du carburant a renforcé le sentiment de dépendance du secteur vis-à-vis du pétrole.

Pour autant, cet objectif politique doit tenir compte de modèles de développement des systèmes de transport qui varient fortement d'un pays à l'autre et du fait qu'il n'existe pas de moyen unique de décorrélérer la croissance des transports de la demande en énergie. Les politiques en matière de transport doivent dorénavant être conçues de manière à répondre simultanément à des objectifs multiples et satisfaire à des critères d'efficacité économique tout en étant élaborées en consultation avec les parties prenantes.

Lors du Forum, le rôle joué par les fabricants de véhicules, les opérateurs d'infrastructures et les acteurs de la chaîne logistique et autres représentants a été perçu comme un signe très encourageant de la capacité de l'industrie à être source de proposition et d'innovation.

Jack Short
Secrétaire Général



SPÉCIAL FORUM 2008 : TRANSPORT & RÉCHAUFFEMENT CLIMATIQUE

Le Forum renforcé dans sa mission

Dans un contexte de flambée des prix de l'énergie et de consensus renouvelé sur les causes et conséquences du réchauffement climatique, d'éminents chercheurs et décideurs politiques ont examiné le défi à relever à cet égard par le secteur des transports à l'occasion de la manifestation du Forum International des Transports à Leipzig du 28 au 30 mai 2008.

M. Rajendra Pachauri, Président du GIEC et co-titulaire du Prix Nobel de la Paix 2007, a rappelé que l'augmentation des niveaux de température s'était accélérée au-delà des prévisions au cours du 20^{ème} siècle et qu'une poursuite des niveaux actuel de rejets de CO₂ serait de nature à induire une hausse des températures évaluée à entre 1.8 et 4 degrés. Les vagues de sécheresse, la fréquence des inondations et l'activité cyclonique sont autant de signes de ce réchauffement, a insisté M. Pachauri.

M. Yvo de Boer, Secrétaire Exécutif de la CNUCC, s'est fait l'écho de cette analyse, mettant l'accent sur l'engagement politique pris à Bali, véritable point de départ des discussions sur une action concertée vis-à-vis du changement climatique. S'adressant aux acteurs du transport, M. de Boer a conclu ainsi « Vous avez le choix, soit de participer de façon proactive à l'accord de Copenhague, soit de subir les décisions qui y seront prises ».

◀ Selon la Chancelière allemande « le réchauffement climatique ne peut se satisfaire de solutions isolées visant des cas particuliers »

Un rôle-clé pour les transports

Dans son allocution, la Chancelière fédérale allemande **Mme Angela Merkel** a précisé l'éventail de mesures requises pour améliorer le bilan environnemental des transports tout en maintenant leur rôle de levier de la croissance économique.

À l'aune d'une internationalisation et d'une complexification croissantes des flux de transport, Mme Merkel a encouragé le Forum à promouvoir un débat ouvert sur le rôle des transports dans nos économies. Les mesures misant sur le marché ou reposant sur des accords multilatéraux sont souvent préférables à la réglementation nationale, a-t-elle noté, et des mécanismes incitatifs doivent encourager les avancées technologiques et les changements de comportement.

Prenant l'exemple de la course au développement des batteries électriques, la chancelière a vu des signes encourageants de l'engagement du secteur privé à relever ce défi. Compte tenu de la responsabilité historique du transport et du caractère mondial de la menace, Mme Merkel a encouragé les acteurs du secteur à travailler ensemble à l'élaboration et à la mise en œuvre de propositions à la hauteur des enjeux du réchauffement climatique.

Plus de 800 délégués représentant 53 pays ont participé aux trois journées du Forum.



UN CADRE STRATÉGIQUE POUR L'ACTION POLITIQUE

Les Ministres des Transports du Forum se sont rencontrés à Leipzig à l'occasion d'une session dédiée pour fixer un cadre volontaire à l'action politique dans le domaine du transport et du réchauffement climatique.

► Un engagement devenu urgent

L'objectif général de tous les pays devrait être de réduire la dépendance des transports vis-à-vis du pétrole et de s'orienter aussitôt que possible vers un système de transports à faible émissions de carbone.

► Une approche stratégique est requise

Cette approche doit s'appuyer sur un ensemble de mesures politiques et technologiques soutenues par des programmes de recherche renforcés et cohérents avec les orientations macro-économiques.

► Des mesures politiques sont indispensables

Les mesures relevant de la politique des transports qui visent à encourager de nouveaux comportements font partie intégrante des décisions à prendre pour lutter contre le changement climatique tout en répondant à d'autres objectifs de la politique des transports.

► Soutenir le développement technologique est essentiel

Atteindre un objectif de faibles émissions de carbone dans les transports nécessite un soutien accru en matière de recherche, de démonstration et d'innovation. Partager la technologie et les meilleures pratiques, donner l'exemple au niveau des pratiques d'achat des autorités publiques sont autant d'exemples concrets d'actions possibles.



► Une action à mener à tous niveaux d'autorité

Différentes actions doivent être mises en place au niveau local, régional et national et dans les différents pays afin de limiter les émissions de CO₂ dues au transport. Parmi ces actions, on peut citer une prise en compte systématique des conséquences en termes d'émissions de CO₂ des décisions d'investissement dans les transports, une priorité mise sur les mesures qui génèrent les meilleurs résultats en terme d'émissions de gaz à effet de serre et une amélioration de la qualité des données statistiques.

L'ensemble des Messages-Clés peut être consulté sur le site du Forum.

Faits marquants du Forum



Le Ministre allemand des Transports Wolfgang Tiefensee et le Professeur Gerd-Axel Ahrens de l'Université de Dresde répondent aux questions provenant de jeunes de 8 à 12 ans à l'occasion de l'Université des Enfants consacrée au changement climatique.

Trois tables-rondes Ministres-Industrie organisées lors de la 2^{ème} journée ont permis d'aborder différents volets du défi énergétique dans les transports. De nombreux acteurs du secteur privé ont pu participer à ces discussions.



M. le Maire de Leipzig Burkhard Jung et le Secrétaire Général du Forum Jack Short reçoivent une formation pratique aux techniques d'écoconduite dans le cadre de l'exposition attenante au Forum.



Plusieurs visites de terrain organisées avec l'aide de BMW, DHL et Deutsche Bahn ont permis d'appréhender les réponses du secteur privé au défi de la réduction des émissions de CO₂.

Attribution de prix distinguant des travaux de recherche (voir photo) et différents programmes de gestion de la mobilité.



CONCLUSIONS DE LA JOURNÉE "ACTEURS ÉCONOMIQUES"

Quatre ateliers de travail préparatoires organisés le 28 Mai et regroupant experts et chercheurs sont venus alimenter les tables rondes Ministres-Industrie du Forum.

Le premier atelier a été consacré aux perspectives d'**efficacité énergétique des véhicules** dans la lignée du « Rapport King » sur les voitures à faibles émissions de carbone. Son but était de dégager un consensus sur les perspectives pragmatiques d'amélioration du rendement énergétique de ces véhicules à court et moyen terme et les conditions nécessaires à leur commercialisation. L'atelier a conclu que des gains de l'ordre de 30% sont à portée de main sur la base de progrès dans les technologies conventionnelles, mais que pour aller au-delà de cet objectif, l'hybridation ou l'électrification du parc automobile devient nécessaire. Le coût de ces améliorations serait globalement faible compte tenu des économies de carburant pour l'automobiliste qui permettrait de compenser en 2-3 ans les surcoûts engendrés. De telles améliorations nécessitent cependant des actions de soutien de la part du gouvernement. Le coût des améliorations ultérieures pourrait être en revanche plus important compte tenu du prix des accumulateurs à haute densité énergétique - identifiés comme l'un des programmes de recherche prioritaire pour l'industrie et les gouvernements.

Un deuxième atelier consacré au **changement des comportements dans les transports de voyageurs** a noté la difficulté à induire une inflexion des comportements compte tenu de l'environnement

économique et réglementaire. Des exemples de changements notables ont été analysés de façon à mettre en évidence leur coût, leur faisabilité et le potentiel de réduction en émissions de CO₂ qu'ils représentent. L'atelier a conclu que les gouvernements disposent de différents instruments pour faciliter la prise de décision de façon à maximiser les avantages qui en résultent: choix des investissements, règles de circulation, évaluations des politiques de mobilité et stratégies en matière de tarification pour une gestion optimisée de la voie publique et des espaces de stationnement.

Un troisième atelier a évoqué les perspectives de **réduction des émissions de CO₂ dans le transport des marchandises** - en premier lieu le transport routier. Les sociétés de logistique et de transport visent la réduction de leur frais de carburants dans le cadre de leurs activités commerciales. Elles sont également nombreuses à adopter des stratégies de réduction de leurs émissions de CO₂ grâce à une rationalisation de leurs activités et la formation de leurs conducteurs à l'écoconduite. Grâce à un soutien des autorités relayé par des campagnes de communication, ces pratiques s'étendent à une gamme de plus en plus large d'entreprises. L'introduction de la tarification au kilomètre dans certains pays a eu un impact notable en matière de gain de productivité de la chaîne logistique. Parmi les stratégies à long terme, le cas des marchés d'échanges de permis d'émissions pour le transport maritime a été plus particulièrement évoqué.

Le dernier atelier était consacré aux leviers et contraintes pesant sur la



réduction des **émissions de CO₂ dans les économies en transition**. La question de l'aménagement urbain et de ses conséquences en termes de stationnement et de tarification d'usage dans un contexte de forte croissance ont été le point de départ de ces discussions. La question des normes et des mesures incitatives en matière de réduction de la consommation de carburants dans des pays où le parc automobile est en forte expansion a également été abordée. Même si le niveau moyen de performance des nouveaux véhicules qui y sont vendus est relativement élevé, la conduite sur des réseaux encombrés et mal entretenus accroît la consommation de manière importante. L'introduction de technologies à faible coût, type « stop - start », pourrait largement contribuer à réduire les émissions, mais leur usage n'est pas suffisamment encouragé par la réglementation. Les participants ont cependant noté que les infrastructures et l'offre de transport constituent un socle au développement économique et social. Une croissance économique forte entraîne inéluctablement une demande de transport. Celle-ci ne doit pas être découragée mais au contraire orientée vers des choix respectueux de l'environnement grâce à une intervention des gouvernements.

@ Disponible en ligne

Les comptes-rendus des sessions, biographies des intervenants et photographies des principaux temps forts du Forum sont disponibles sur le site web.

“Brèves du Forum” est une sélection de l'actualité ayant trait au thème annuel du Forum. Malgré toutes nos précautions, le Forum International des Transports ne saurait être tenu pour responsable du contenu des articles.

Traité Ciel Ouvert

Les discussions entre l'Union européenne et les Etats-Unis entrent dans une seconde phase avec à la clé un accord structurant sur l'avenir de l'aviation civile, la fin des restrictions sur le contrôle des compagnies aériennes, l'accès au marché intérieur et une harmonisation progressive de la réglementation. Un premier accord “Open Sky” avait permis de lever les restrictions sur la tarification, les routes commerciales et le nombre de vols transatlantiques.

Nouvelle campagne de la FIA

La Fédération internationale représentant les associations d'automobilistes a lancé une campagne mondiale sur le thème de la réduction de l'impact de l'automobile sur l'environnement. La campagne trouve son point de départ dans la déclaration de la FIA sur la qualité de l'air, le changement climatique et les carburants adoptée en 2007. La déclaration appelle les acteurs de l'automobile, industriels, pouvoirs publics et consommateurs à agir pour réduire l'impact environnemental de la conduite.

Le ferroviaire s'engage sur ses émissions

Les responsables européens des sociétés d'exploitation et d'infrastructure ferroviaires se sont engagés à réduire leurs émissions de CO₂ de 30% entre 1990 et 2020. Cet engagement vise à contribuer à l'objectif communautaire de réduction de 20% des émissions de gaz à effet de serre dues aux transports sur la même période.

Peut mieux faire

La route a contribué à la croissance économique de l'Europe mais son bilan environnemental pourrait être considérablement amélioré à travers une émulation de bonnes pratiques selon l'Agence Environnementale Européenne. Dans une nouvelle étude, l'Agence répertorie six exemples de bonnes pratiques ayant contribué à réduire les problèmes de circulation urbaine, de qualité de l'air, de bruit et de contribution au réchauffement climatique.

Appel à une révolution technologique

Arguant que les émissions de CO₂ ont atteint des niveaux “irréversibles”, l'Agence Internationale de l'Énergie (AIE) appelle les gouvernements à une révolution technologique globale dans une nouvelle publication.

La publication, intitulée « Perspectives des Technologies de l'Énergie 2008 », affirme notamment que si les pays maintiennent les politiques existantes, les émissions de CO₂ pourraient croître de 130% et la demande en pétrole de 70% d'ici 2050.

A L'AFFICHE

Disponible sur la librairie en ligne de l'OCDE
www.oecd.org/bookshop
sales@oecd.org

- **Evolution des transports 1970 - 2006**
(Juin 2008)



- **Table Ronde 139 Pétrole et transports : La fin des carburants à prix abordable ?**
(Juin 2008)

FIT Infos est un bulletin périodique d'information préparé par le Forum International des Transports et le Centre Conjoint de Recherche sur les Transports. Il est disponible libre d'accès depuis les sites internet du FIT et de l'OCDE.

Directeur de la Publication :
Jack Short

Rédaction : Alain Rathery,
Brendan Halleman

Responsable Communication :
Michael Zirpel

Renseignements

OCDE/FIT, 2 rue André Pascal,
F-75775 Paris Cedex 16

Tel : + 33 (0)1 45 24 97 10
Fax : + 33 (0)1 45 24 13 22

itf.contact@oecd.org

Service gratuit d'information
par e-mail :

www.oecd.org/OECDdirect

AGENDA DU FORUM

- ▶ **24 septembre 2008, Paris**
Conseil de Direction des Transports
- ▶ **25-26 septembre 2008, Paris**
Séminaire à haut niveau sur la sécurité routière
- ▶ **2-3 octobre 2008, Paris**
Table Ronde sur la concurrence dans le transport aérien, réseaux aéroportuaires et liaisons intermodales
- ▶ **13-14 octobre 2008, Paris**
Comité Conjoint de Recherche sur les Transports
- ▶ **27-29 mai 2009, Leipzig**
2^{ème} Forum International des Transports - Transport & Mondialisation

OECD *direct*