



Perspectives des transports du FIT

Résumé en français

Contexte

Les « Perspectives des transports du FIT » dressent un panorama des évolutions récentes et des perspectives à court terme du secteur des transports à l'échelle mondiale. La publication présente également des projections à long terme, jusqu'en 2050, de la demande de transport de marchandises (par voies maritime, aérienne et terrestre) et de passagers (transport automobile, ferroviaire et aérien), et des émissions de CO₂ correspondantes, selon différents scénarios d'action des pouvoirs publics.

Elle examine en particulier la façon dont l'évolution des politiques et les changements économiques et technologiques depuis 2015, ainsi que les initiatives internationales telles que l'établissement des Objectifs de développement durable des Nations Unies façonnent l'avenir de la mobilité. Un coup de projecteur sur l'accessibilité dans les villes met en évidence le rôle des politiques dans la mise en place de systèmes de transport durables, assurant un accès équitable pour tous.

Tendances phares

Les émissions de CO₂ imputables aux transports pourraient augmenter de 60 % d'ici à 2050, nonobstant les progrès technologiques notables sur lesquels table le scénario de référence des Perspectives. En l'absence de nouvelles mesures, les émissions de CO₂ liées au transport mondial de marchandises pourraient croître de 160 % – le scénario de référence prévoit un triplement des volumes de fret, s'appuyant sur les projections de l'OCDE quant aux échanges commerciaux. Cette tendance s'explique essentiellement par l'essor du transport routier, notamment sur de courtes distances et dans des régions dépourvues de liaisons ferroviaires, à l'instar de l'Asie du Sud-Est. L'optimisation des itinéraires ou le partage des camions et des entrepôts entre différentes entreprises permettraient d'accroître les coefficients de chargement et de limiter les déplacements à vide. Les gains d'efficacité ainsi générés pourraient se traduire par une diminution d'un tiers des émissions de CO₂ imputables aux camions.

Les volumes du transport aérien de passagers vont poursuivre leur forte progression, tirés par le développement de l'accessibilité, par voie aérienne, des villes du monde entier. Au cours des 15 prochaines années, le trafic aérien de passagers pourrait enregistrer une croissance annuelle de 3 à 6 %, les taux les plus élevés (proches de 10 %) étant attendus au sein de la région Asie. Les émissions de CO₂ imputables à l'aviation internationale pourraient augmenter d'environ 56 % entre 2015 et 2030, et ce, malgré la réduction notable de la consommation de carburant. Les accords de libéralisation des services aériens et l'essor des vols infrarégionaux à bas prix favoriseront l'extension du réseau et la baisse des prix, stimulant par là même la croissance. La réduction des temps de trajet améliorera l'accessibilité des villes. Certes, de fortes disparités régionales subsistent en termes d'accessibilité par voie aérienne, mais les investissements dans les aéroports régionaux et l'amélioration des transports terrestres entre les aéroports et les villes permettront d'y remédier.

La mobilité motorisée dans les villes devrait doubler entre 2015 et 2050 – le scénario de référence table sur des hausses de 41 % d'ici à 2030 et de 94 % à l'horizon 2050. La part des véhicules privés continuera de progresser fortement dans les régions en développement et ne baissera que modérément dans les économies développées. Dans les scénarios alternatifs axés sur des mesures incitatives en faveur des transports publics, le nombre de voyageurs-kilomètres motorisés atteint des niveaux comparables, mais les bus et les transports en commun couvrent plus de 50 % de la demande totale.

Enjeux de l'action des pouvoirs publics

L'accord de Paris de 2016 sur le climat doit se traduire par des actions concrètes dans le secteur des transports.

Un large éventail de politiques et de mesures devra être mis en œuvre pour maintenir les émissions de CO₂ imputables aux transports aux niveaux de 2015. Tous les leviers d'action devront être activés : éviter la demande de transport superflue, privilégier les modes de transport durables et améliorer l'efficacité. Ils devront être complétés par des mécanismes de marché tels que le dispositif de compensation des émissions de CO₂ de l'aviation internationale adopté par l'Organisation de l'aviation civile internationale. Selon les scénarios de l'Agence internationale de l'énergie, de telles mesures permettraient de limiter le réchauffement climatique mondial à 2 degrés Celsius par rapport aux niveaux pré-industriels, mais pas à 1.5 degré, comme le préconise l'accord de Paris.

Les politiques devront tenir compte des innovations de rupture dans le domaine des transports.

Les innovations technologiques, de l'électromobilité aux véhicules autonomes, en passant par les nouvelles solutions de mobilité partagée, devraient révolutionner les modèles de mobilité, notamment dans les villes. Certaines de ces innovations ouvrent des perspectives de réduction de l'empreinte carbone des transports et d'accès inclusif et équitable. Dans le secteur du transport de marchandises, les camions autonomes pourraient conférer au fret routier un avantage concurrentiel considérable par rapport aux autres modes de transport. Ces évolutions doivent être prises en compte lors de l'élaboration des politiques et de la planification des transports, afin d'éviter de construire des infrastructures onéreuses vouées à devenir rapidement obsolètes, ou de s'enfermer dans des solutions à forte intensité de carbone ou inéquitables.

La réduction des émissions de CO₂ imputables à la mobilité urbaine ne passe pas seulement par une amélioration des technologies liées aux véhicules et à la motorisation.

Les avancées technologiques ne permettront pas à elles seules de réduire les émissions de CO₂ dans les villes. La réalisation des objectifs en la matière nécessitera également la mise en place de politiques destinées à faire évoluer les comportements – fiscalité des carburants, tarifs peu élevés des transports en commun et politiques d'aménagement du territoire limitant l'urbanisation incontrôlée. Les mesures de limitation des polluants atmosphériques locaux et d'atténuation de la congestion – priorités phares des politiques de transport dans de nombreuses villes – peuvent également contribuer indirectement à réduire les émissions de CO₂ liées à la mobilité urbaine.

Les politiques foncières ciblées peuvent limiter les infrastructures de transport nécessaires pour garantir un accès plus équitable dans les villes.

Offrir un accès équitable aux emplois et aux services est l'une des cibles des Objectifs de développement durable des Nations Unies. Dans de nombreuses villes, la souplesse qu'offrent les véhicules privés se traduit par une meilleure accessibilité (mesurée par le nombre de points accessibles en un temps donné) par rapport aux transports publics, même si l'on tient compte de la congestion. Pourtant, les transports publics sont en mesure d'offrir un accès inclusif aux points de destination, à condition qu'ils soient eux-mêmes accessibles à l'ensemble des usagers et que leur couverture soit planifiée avec soin. Tandis que les systèmes de transports publics gagnent en efficacité dans les villes denses, les politiques foncières ciblées peuvent contribuer à améliorer l'accès des usagers.

Les pouvoirs publics doivent mettre au point des outils de planification afin de faire face aux incertitudes soulevées par l'évolution des modèles de consommation, de production et de distribution.

Des procédures de planification souples, fondées sur une vision stratégique à long terme, permettent de faire face aux incertitudes liées à l'évolution des modèles de demande, de production et de distribution à l'échelle mondiale. Le calendrier est essentiel à une bonne planification des infrastructures et à la montée en capacité, afin de lisser les effets de l'indivisibilité des infrastructures, notamment dans le cas des installations portuaires. Les plans doivent fixer le cap des développements futurs, définir les priorités en termes d'investissements et identifier les risques de goulets d'étranglement. Ils peuvent également servir de point de départ à la réservation de terrains pour la construction d'un futur port ou la mise en place d'un corridor, par exemple.

© OCDE

La reproduction de ce résumé est autorisée à condition que la mention OCDE et le titre original de la publication soient mentionnés.

Les résumés multilingues sont des extraits traduits de publications de l'OCDE parues à l'origine en anglais et en français.



[Retrouvez le texte complet sur OECD iLibrary!](#)

© OECD (2017), *ITF Transport Outlook 2017*, OECD Publishing.

doi: 10.1787/9789282108000-en