Résumé

Transport terrestre de voyageurs

À l'échelle mondiale, la croissance du transport routier et ferroviaire de personnes sera comprise entre 120 % et 230 %, en fonction de l'évolution des prix des carburants et des politiques de transport urbain adoptées. Cette croissance sera tirée par les économies des pays non membres de l'OCDE où les volumes de trafic voyageurs devraient augmenter dans une proportion comprise entre 240 % et 450 %.

Les émissions de CO_2 imputables au transport terrestre de voyageurs à l'échelle mondiale progresseront dans une proportion comprise entre 30 % et 110 %. Dans le scénario qui prévoit la plus modeste hausse de ces émissions, les hypothèses retenues sont des prix des carburants élevés, un développement des transports urbains axé sur les transports publics et une faible expansion de l'infrastructure routière. Les volumes d'émissions augmentent le plus fortement lorsque les prix des carburants sont faibles, que la mobilité urbaine repose sur la voiture individuelle et que l'infrastructure routière connaît une forte expansion.

Transport urbain

Face à la concentration accrue de population et d'activités économiques dans les zones urbaines, une attention particulière doit être accordée aux politiques de transport urbain dans les économies émergentes. En 2050, les pays en développement concentreront 90 % des 2.7 milliards de nouveaux citadins. L'Amérique latine, la Chine et l'Inde afficheront une répartition modale de la mobilité urbaine très disparate selon que les politiques d'urbanisation seront axées sur les transports individuels ou publics.

Les politiques urbaines axées sur les transports publics réduiront la hausse des émissions de CO_2 en milieu urbain de plus de 30 % par rapport à la valeur de référence pour les villes d'Amérique latine et chinoises, et de 40% dans les villes indiennes. La convergence de mesures visant à maîtriser l'étalement urbain, à relever les prix des carburants et à développer en priorité les transports publics plutôt que la voirie urbaine pourrait maintenir aux niveaux actuels la part des transports publics dans la mobilité urbaine en Amérique latine et en Inde, et limiter son recul en Chine (cette part devrait être deux fois plus élevée que dans le scénario de référence en 2050 pour les trois régions).

Réduire les émissions de CO_2 et amoindrir les effets néfastes sur la santé ne sont pas des objectifs qui vont nécessairement de pair. Ce sont les politiques simultanément axées sur le climat et la santé qui donnent les meilleurs résultats. Il est possible d'atténuer fortement le changement climatique, de diminuer la dépendance à l'égard de la voiture particulière et de réduire les effets sur la santé en freinant le phénomène d'étalement urbain et l'expansion de l'infrastructure routière tout en favorisant l'essor des transports

en commun, à condition de mettre en place des mesures de contrôle plus rigoureuses sur les émissions produites par les véhicules, en particulier les bus. Les deux-roues peuvent avoir un rôle bénéfique sur les émissions de CO_2, la congestion et jouer en faveur d'une mobilité abordable. Cependant, il est crucial de réguler de manière efficace les émissions de ces véhicules pour limiter les effets néfastes en termes de santé publique.

Fret routier et ferroviaire

À l'échelle mondiale, l'essor du fret routier et ferroviaire en volume d'ici 2050 sera compris entre 230 % et 420 %, selon le poids du fret dans la croissance du PIB. La diminution de l'intensité de la relation entre transport et PIB résulte en partie de la dématérialisation de la production, elle-même due à la part grandissante du secteur des services dans le PIB. La tertiarisation des économies avancées ou la hausse de la production et des échanges de marchandises moins pondéreuses, comme les appareils électroniques, font baisser le tonnage effectif transporté. D'après les projections, les émissions de CO_2 correspondantes augmenteront dans une proportion comprise entre 140 % et 350 % au cours de la période considérée, en fonction de l'intensité de la relation entre fret et PIB et de la part modale du ferroviaire.

Ce sont les économies des pays non membres de l'OCDE qui tireront à la hausse les volumes mondiaux du transport terrestre de marchandises et des émissions de CO_2 correspondantes. En 2050, l'Asie – en particulier la Chine et l'Inde – représentera plus de la moitié du fret terrestre mondial (contre 35 % à l'heure actuelle). L'augmentation des volumes de fret sera comprise entre 330 % à 630 % et celle des émissions de CO_2 entre 240 % et 600 %. La différence entre les hypothèses hautes et basses définies pour les économies non membres de l'OCDE témoigne de l'incertitude qui entoure l'évolution future de la composition de la production et de la part modale du fret ferroviaire.

Trafic international de fret commercial

D'après les projections, le trafic international de fret commercial sera multiplié par 4.3 à l'horizon 2050. Cette hausse dépendra de l'évolution des produits échangés et de la distance moyenne d'acheminement, elle-même conséquence de la nouvelle géographie des échanges. Au total, 85 % du trafic international de marchandises est effectué par mer. La part du transport routier passera de 6 % à 10 % en 2050, sous l'effet de l'essor du commerce infrarégional, en particulier en Asie et en Afrique, où les réseaux ferroviaires sont sous-développés.

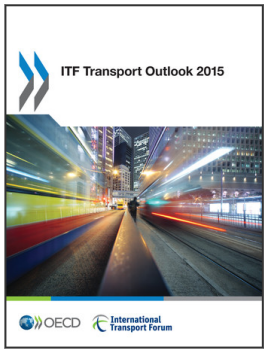
Entre 2010 et 2050, les émissions de CO_2 imputables au commerce international seront multipliées par 3.9. La part du transport routier dans les émissions de CO_2 devrait passer d'environ 50 % à 56 % au cours de cette période. Le fret international revêt un caractère intermodal aux points d'origine et de destination, où les marchandises sont généralement acheminées par camions. Le fret intérieur associé aux échanges internationaux représente environ 10 % du trafic de fret mondial et 30 % des émissions de CO_2 correspondantes.

La libéralisation multilatérale des échanges pèsera de plus en plus sur les échanges hors OCDE, conséquence d'une croissance plus vigoureuse et d'un recul comparativement plus important des droits de douane. Le scénario de libéralisation multilatérale des échanges prévoit une croissance du fret mondial de 380 % (contre 330 % dans le scénario de référence), conjuguée à des émissions de CO_2 d'un volume supérieur de 15 % à celui prévu dans le scénario de référence.

L'essor des échanges internationaux créera des problèmes sans précédent dans les systèmes de transport, en particulier maritimes (desserte de l'arrière-pays, capacités portuaires et émissions imputables aux navires). D'après les projections, les ports verront leur trafic pratiquement quadrupler à l'horizon 2050 et la plupart des émissions liées à la navigation portuaire suivront une tendance similaire. Déjà à l'heure actuelle, les particules (PM) rejetées par les navires dans les villes portuaires causent chaque année quelque 60 000 décès d'origine cardio-pulmonaire ou liés à un cancer du poumon. Cette situation influe sur les politiques d'investissement dans le transport routier, de gestion du trafic et de réduction des émissions de CO_2.

Il faut s'employer sans discontinuer à rendre le système de transport plus efficient en optimisant la configuration des chaînes logistiques, en faisant progresser les taux d'utilisation des véhicules et en mettant en place des politiques de réduction des émissions de CO_2. Ce dernier point suppose notamment d'améliorer les flottes existantes, de développer des solutions modales de remplacement, d'accroître l'efficience des chaînes logistiques et de recourir aux nouvelles technologies.

En complément des avantages environnementaux et sociaux qu'il apporte, un système de transports efficient et bien organisé améliore la réalisation des opérations à maints égards, notamment en réduisant les temps d'attente et les coûts. Globalement, le fret international nécessite des politiques ciblées afin de réduire au minimum les incidences négatives tout en garantissant que les échanges procurent le maximum d'avantages économiques.



Extrait de :

ITF Transport Outlook 2015

Accéder à cette publication :
https://doi.org/10.1787/9789282107782-en

Merci de citer ce chapitre comme suit :

Forum International des Transports (2015), « Résumé », dans *ITF Transport Outlook 2015*, Éditions OCDE, Paris.

DOI: https://doi.org/10.1787/9789282107805-3-fr

Cet ouvrage est publié sous la responsabilité du Secrétaire général de l'OCDE. Les opinions et les arguments exprimés ici ne reflètent pas nécessairement les vues officielles des pays membres de l'OCDE.

Ce document et toute carte qu'il peut comprendre sont sans préjudice du statut de tout territoire, de la souveraineté s'exerçant sur ce dernier, du tracé des frontières et limites internationales, et du nom de tout territoire, ville ou région.

Vous êtes autorisés à copier, télécharger ou imprimer du contenu OCDE pour votre utilisation personnelle. Vous pouvez inclure des extraits des publications, des bases de données et produits multimédia de l'OCDE dans vos documents, présentations, blogs, sites Internet et matériel d'enseignement, sous réserve de faire mention de la source OCDE et du copyright. Les demandes pour usage public ou commercial ou de traduction devront être adressées à rights@oecd.org. Les demandes d'autorisation de photocopier une partie de ce contenu à des fins publiques ou commerciales peuvent être obtenues auprès du Copyright Clearance Center (CCC) info@copyright.com ou du Centre français d'exploitation du droit de copie (CFC) contact@cfcopies.com.

OCDE