



Résumé

Perspectives des transports FIT 2021

Résumé

Contexte

Les *Perspectives des transports du FIT 2021* présentent différents scénarios d'évolution de la demande mondiale en transport pour les trois prochaines décennies, jusqu'en 2050. Ces scénarios englobent le transport de personnes et de marchandises, et prennent en compte tous les modes de transport. Ils incluent des projections détaillées des émissions de CO₂ des transports permettant d'évaluer les impacts potentiels de l'activité future du secteur sur le changement climatique, dans différentes configurations.

Cette édition analyse l'impact de la pandémie de Covid-19 sur les systèmes de transport et leur rôle dans l'équité sociale et le bien-être humain. Les scénarios modélisent les changements potentiels à long terme causés par la pandémie et les mettent en relation avec les défis et opportunités de la décarbonation des transports. Les *Perspectives des transports* identifient les actions politiques essentielles pour assurer une transition efficace et équitable vers une mobilité durable aux niveaux urbain, régional et mondial suite à la pandémie.

Trois scénarios différents ont été modélisés. Le scénario *Relancer* poursuit et extrapole les efforts mondiaux actuels jusqu'en 2050. Le scénario *Réorganiser* fait l'hypothèse que les gouvernements mettront en œuvre des politiques de décarbonation ambitieuses, au-delà de celles actuellement en place. Dans le scénario *Réorganiser +*, les gouvernements accentuent les efforts de décarbonation des transports en exploitant les opportunités créées lors de la pandémie de Covid-19.

Principaux résultats

La tendance actuelle indique que l'activité totale du secteur des transports va plus que doubler d'ici à 2050 par rapport à 2015. Le transport de personnes sera multiplié par 2,3 tandis que le transport de marchandises sera multiplié par 2,6. La croissance est plus lente que celle de l'édition précédente des *Perspectives des Transports* qui estimait un triplement de la demande totale. La croissance plus lente de la demande au cours des prochaines décennies reflète des projections moins optimistes pour la croissance économique et les nouveaux engagements de décarbonation pris en 2018/19. La demande future en transports reflètera la trajectoire incertaine de la reprise après la pandémie de Covid-19, ce qui rend difficile d'établir des projections robustes. Cependant, un développement économique continu et une population mondiale croissante se traduiront par une demande globale en transport accrue.

Les politiques actuelles de décarbonation des transports sont insuffisantes pour faire basculer le transport de personnes et de marchandises vers une trajectoire durable. Même si les engagements d'aujourd'hui sont pleinement respectés, les émissions de CO₂ des transports augmenteront de près de 16% d'ici 2050. Les réductions d'émissions attendues seront en effet plus que compensées par l'augmentation de la demande de transport.

En revanche, des politiques de décarbonation des transports plus ambitieuses permettraient de diminuer les émissions de CO₂ des transports de près de 70% en 2050, par rapport à 2015. Une telle réduction

permettrait d'envisager l'objectif de l'Accord de Paris de limiter le réchauffement climatique à 1,5 ° C. Elle nécessite des actions plus nombreuses et mieux ciblées pour réduire les déplacements non nécessaires, réorienter les activités de transport vers des modes plus durables, améliorer l'efficacité énergétique et accroître rapidement l'utilisation des véhicules électriques et des carburants à faible émission de carbone.

Dotées de programmes de décarbonation ambitieux, les villes pourraient diminuer de 80% les émissions de CO₂ de la mobilité urbaine par rapport à 2015. Leur forte densité de population, de services et d'infrastructures les mettent au premier plan pour engager une transition vers des modes de transport à émissions faibles ou nulles, et pour mettre en place une gestion efficace de la demande qui pourrait diminuer de 22% les activités de transport urbain par rapport à la tendance actuelle.

Les transports régionaux et interurbains de personnes sont difficiles à décarboner, mais leurs émissions de CO₂ pourraient être réduites de plus de la moitié en mettant en place les bonnes politiques d'ici 2050, par rapport à 2015. En revanche, contrôler la demande de transport aérien, de longs trajets routiers ou de trains régionaux est plus complexe. Des mesures de report de la demande vers des modes de déplacement durables lorsque cela est possible, associées à une amélioration de l'efficacité des véhicules et à une réduction de leur consommation énergétique, sont nécessaires pour renverser la tendance à la hausse des émissions du transport non-urbain de voyageurs .

La forte croissance des activités de fret requiert une accélération de la décarbonation des transports de marchandises. Avec les politiques actuelles, les émissions absolues de CO₂ générées par le transport de marchandises seront de 22% supérieures à celles de 2015 d'ici 2050, et sa part dans les émissions liées au transport continuera de croître, bien que lentement. En revanche, ces émissions pourraient être inférieures de 72% à celles de 2015 ; moyennant la mise en place de politiques visant à stimuler le groupage de marchandises, à améliorer la collaboration des chaînes d'approvisionnement, à faire progresser la standardisation et à promouvoir les technologies à faible émission de carbone dans tout le secteur.

Le soutien aux changements de comportement développés pendant la pandémie et la mise en place de plans de relance favorisant la reprise économique et l'accélération de la décarbonation des transports faciliteront considérablement la transition vers une mobilité durable. Associer reprise économique et décarbonation des transports permettrait de rendre les objectifs climatiques de l'Accord de Paris atteignables plus rapidement et avec plus de certitude.

Les politiques de décarbonation ne doivent pas peser de manière disproportionnée sur certains citoyens. Il est essentiel de mettre en place des politiques en prenant soin d'éviter les effets de répartition négatifs. Les groupes et les régions moins aisés supportent à la fois la plupart des coûts liés au changement climatique et les effets négatifs des choix de mobilité des plus riches. L'action climatique ne doit pas aggraver la situation des personnes vulnérables, mais au contraire viser à renforcer l'équité sociale. Améliorer en priorité l'accessibilité contribuera à réaliser un double objectif: rendre la mobilité plus efficace et donc moins émettrice d'une part, et faciliter l'accès à de nouvelles opportunités pour tous les citoyens d'autre part.

Conclusions sur l'action à mener

Aligner les plans de relance du Covid-19 à la reprise économique, à la lutte contre le changement climatique et au renforcement de l'équité

Au lendemain de la pandémie, les politiques de transport devraient poursuivre un triple objectif: contribuer à la reprise économique, réduire les dommages causés à l'environnement et garantir des impacts sociaux justes et équitables. L'harmonisation de ces objectifs renforcera le soutien du public à des interventions politiques aussi importantes. Cela les rendra également plus rentables et plus faciles à mettre en œuvre rapidement. La reprise après la pandémie de Covid-19 offre une chance unique d'associer le

développement économique à l'évolution des choix de mobilité et au déploiement des technologies à faible impact carbone, tout en créant de nouvelles opportunités pour les citoyens en améliorant l'accessibilité grâce à de meilleures solutions de mobilité.

Mettre en œuvre des politiques plus ambitieuses qui inverseront la croissance des émissions de CO₂ des transports

Les émissions de CO₂ des transports continueront d'augmenter avec les politiques actuelles, et non de baisser. La croissance de la population mondiale associée à une économie prospère engendrera une augmentation de la demande de transports, qui empêchera d'atteindre les réductions d'émissions prévues. En revanche, la mise en place de politiques adéquates peut rompre le lien entre croissance économique et émissions des transports. Ces politiques inciteront à éviter les déplacements non nécessaires, à reporter la mobilité vers des options de transport durables et à améliorer les technologies des véhicules et les carburants alternatifs. Dans la révision 2021 des Contributions Déterminées au niveau National de l'Accord de Paris, les gouvernements doivent fixer des objectifs ambitieux, les étayer par des politiques concrètes et les renforcer en tirant parti des plans de relance du Covid-19 pour accélérer et approfondir la décarbonation des transports.

Cibler les différents secteurs des transports avec des stratégies spécifiques reflétant le potentiel et les défis pour les décarboner

Chaque secteur des transports nécessite une approche différente pour être décarboné. Toutes les stratégies visant à « éviter, changer et améliorer » ne sont pas applicables de la même manière pour tous. Trois approches peuvent être utilisées pour réduire drastiquement les émissions du transport urbain de personnes : raccourcir les distances de déplacement, offrir des options non motorisées et faire transiter un nombre de voyageurs élevé par les transports publics. La décarbonation des transports régionaux et interurbains dépendra davantage des progrès technologiques car la demande de transports non urbains est difficile à contrôler. Le transport de marchandises peut réduire le plus la demande et les émissions grâce à des technologies à faible émission de carbone, à la consolidation des charges, à des chaînes d'approvisionnement plus courtes et à une numérisation et une standardisation rapides permettant d'optimiser les activités.

Soutenir l'innovation pour accélérer les avancées technologiques nécessaires à la décarbonation des transports

Les progrès technologiques sont essentiels pour décarboner efficacement les transports, en particulier dans les milieux particulièrement difficiles à décarboner. Réduire la consommation d'énergie des déplacements motorisés nécessite des investissements dans des véhicules et des carburants plus propres. L'augmentation du prix des modes de transports les plus polluants encouragera un report des voyageurs vers des alternatives à faible émission. Investir dans des infrastructures de recharge pour le transport routier augmentera la confiance des consommateurs dans les véhicules à zéro émission, et des subventions peuvent accélérer la transition en rendant la mobilité propre plus abordable. L'innovation numérique contribuera à une exploitation plus efficace des transports publics, des services de mobilité partagée et de la logistique du transport de marchandise.

Prioriser l'accessibilité

Déplacer l'attention politique portée sur l'amélioration de la mobilité vers l'amélioration de l'accessibilité permettra de mieux réaliser différents objectifs, d'atténuation du changement climatique, de développement durable et de bien-être humain. La planification des transports a tendance à associer une capacité accrue à une accessibilité améliorée. Pourtant, voyager plus et de plus en plus loin ne signifie

pas que les citoyens ont facilement accès à leur lieu de destination. La planification des transports au service des citoyens tient compte des destinations souhaitées et se concentre sur la manière dont les options de transport leur permettent d'y accéder efficacement.

Intensifier la collaboration avec les secteurs connexes aux transports et entre les acteurs publics et privés

La décarbonation des transports est indissociable des évolutions d'autres secteurs. Plus particulièrement, la mobilité durable n'est possible que si elle est accompagnée d'une production d'énergie propre. Un réseau électrique vert est essentiel pour que les véhicules électriques soient réellement sans émissions. À son tour, un transport à faible émission de carbone est essentiel pour un commerce et un tourisme durables. La numérisation des services de transport permet d'obtenir des itinéraires plus performants, de partager des ressources et des données plus fiables pour la prise de décision. Une coopération étroite entre les gouvernements et les acteurs privés sur les nouveaux marchés de la mobilité est impérative pour maximiser les avantages sociaux des nouveaux services et minimiser les coûts externes. Enfin, intégrer l'usage du sol et la planification des transports peut permettre de réduire la demande de transport tout en améliorant l'accessibilité des citoyens.