

Transports et MDP



Octobre 2003

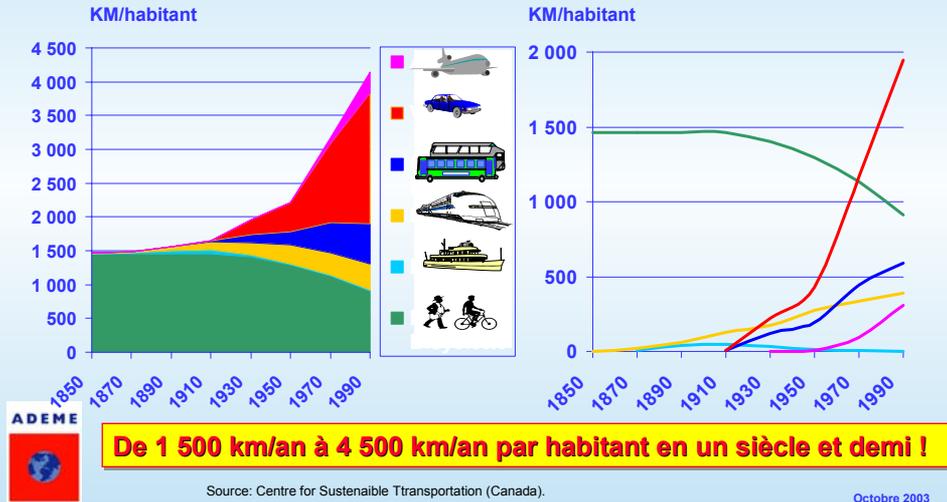
Le secteur des transports dans les émissions de GES

- Au niveau mondial
 - 19 % des émissions de CO₂ en 1971
 - 24% des émissions de CO₂ en 1999
- Dans les vingt prochaines années, la croissance mondiale des émissions de CO₂ de ce secteur sera de 2.4% par an. C'est le secteur qui progressera le plus vite.
- Pour les pays du Sud, cette croissance serait de l'ordre de 4% par an.

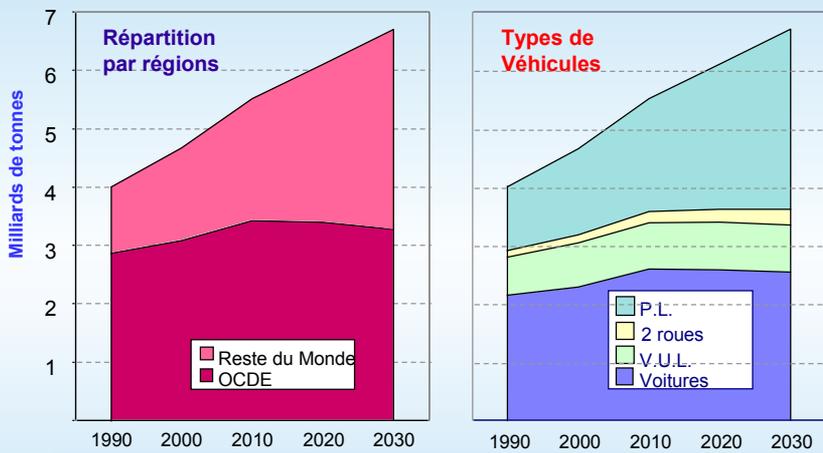


Octobre 2003

TRAFIC MONDIAL DE VOYAGEURS : UNE INTENSITÉ MULTIPLIÉE PAR 3



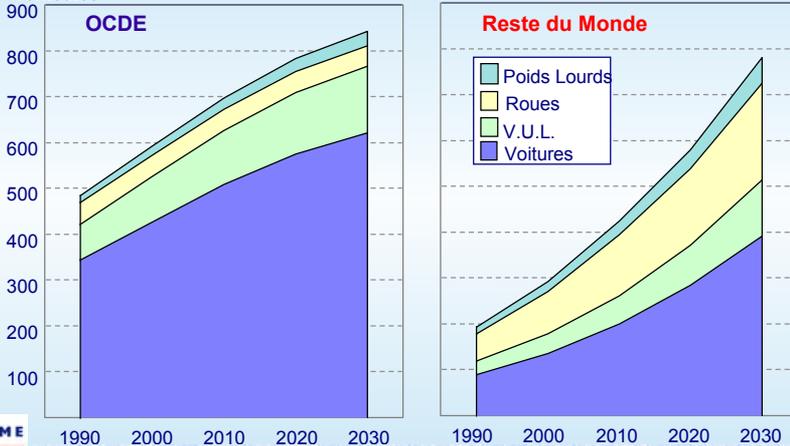
LES ÉMISSIONS DE CO₂ DES VÉHICULES À MOTEUR TENDANCE



**⇒ LE PRINCIPAL PROBLÈME EST
LA CROISSANCE DU TRAFIC POIDS-LOURDS**

PARC DE VÉHICULES MONDIAL : ÉVOLUTION 1990 - 2030

Millions de véhicules



⇒ **CETTE TENDANCE EST-ELLE SOUTENABLE**



Octobre 2003

4 Grandes MODALITÉS D'ACTION

⇒ **AMÉLIORATION DE L'EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE
DES VÉHICULES**

⇒ **AMÉLIORATION DES COMPORTEMENTS
D'UTILISATION DES VÉHICULES**

⇒ **AUGMENTATION DE L'UTILISATION
DES MODES DE TRANSPORTS LES PLUS PERFORMANTS**

⇒ **MAÎTRISE DE LA MOBILITÉ SUBIE SUR LE LONG TERME**

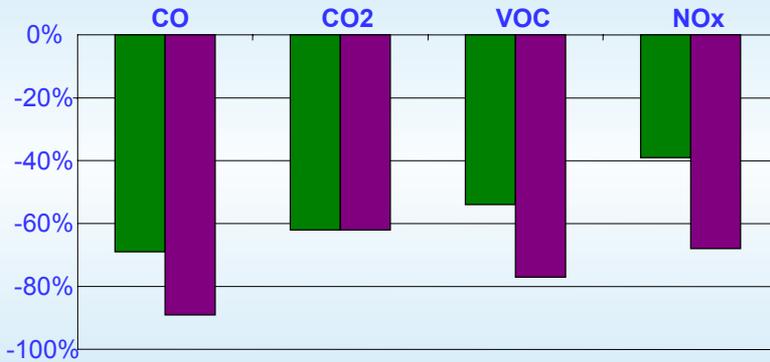


Octobre 2003

Planification urbaine et technologies

Comparaison des émissions / S1-S2 scenarios (2020)

(base case S1 - 2020 - NO-EURO)



Urban planning effect (UPE) UPE + EURO enforcement effect

Octobre 2003

Des Difficultés et des risques

- Remise en cause de la ligne de base
- Faible différence des facteurs d'émission (ex GPL/essence)
- L'importance de la maintenance
- L'évaluation des impacts, exemple le changement de mode du transport individuel vers le transport de masse et l'effet d'aubaine
- La certification peut nécessiter le développement d'outils spécifiques (les observatoires des transports les études de mobilité...)
- La vente des émissions certifiées: un apport financier marginal pour des infrastructures à coût élevé et faible TRI



Octobre 2003

Une ligne de base difficile à appréhender, de nombreux paramètres

- Défaut d'informations sur la qualité et la quantité du trafic
- Multiplicité des modes et des déterminants
- Evaluation des distances parcourues par passager
- Efficacités spécifiques (énergie, émissions)
- Vitesse
- Cinématique...
- Localisation des activités
- Dispersion des centres de responsabilité
- Arbitrage pollution locale – pollution globale



Octobre 2003

Des Difficultés et des risques

- Remise en cause de la ligne de base
- Faible différence des facteurs d'émission (ex GPL/essence)
- L'importance de la maintenance
- L'évaluation des impacts, exemple le changement de mode du transport individuel vers le transport de masse et l'effet d'aubaine
- La certification peut nécessiter le développement d'outils spécifiques (les observatoires des transports les études de mobilité...)
- La réduction des émissions de GES : un apport financier marginal pour équipements et des infrastructures à coûts élevés et faible TRI



Octobre 2003

Un projet de métro

- Bilan
- Coût total : 628 M€
- teq CO₂ : 101 280
- Coût Total/ teq CO₂ : 6 200 €



Octobre 2003

Des difficultés et des risques pour le MDP, mais beaucoup d'avantages

- Comme le transport est un secteur où le niveau d'investissement, équipements+infrastructures, est très élevé, l'aide publique au développement intervient souvent : dans quelle condition peut-on considérer qu'il y a détournement de l'APD?
- Taxe/détaxe subventions, le jeu des instruments financiers
- Les vraies motivations qui relèvent de l'intérêt local sont nombreuses (environnement, développement économique et social ...), le MDP ne pourra contribuer que de façon marginale à la décision d'investir



Octobre 2003