

MOYENS DE TRANSPORT A FAIBLES EMISSIONS ET DÉVELOPPEMENT DE L'AFRIQUE SUBSAHARIENNE

Dr. Andreas Kopp

Banque Mondiale

Département des Transports, de l'Eau et des TIC



APERÇU

1. Le transport est un vecteur essentiel de développement
2. La réduction des émissions n'est pas une menace à l'encontre du rôle que joue le transport en matière de développement mais une exigence pour le maintien de son rôle dans l'avenir
3. Les investissements d'infrastructure doivent être soutenus par des politiques de la demande
4. La réduction des émissions ne concerne pas principalement les émissions de GES; il s'agit d'éviter leurs coûts pour la population locale



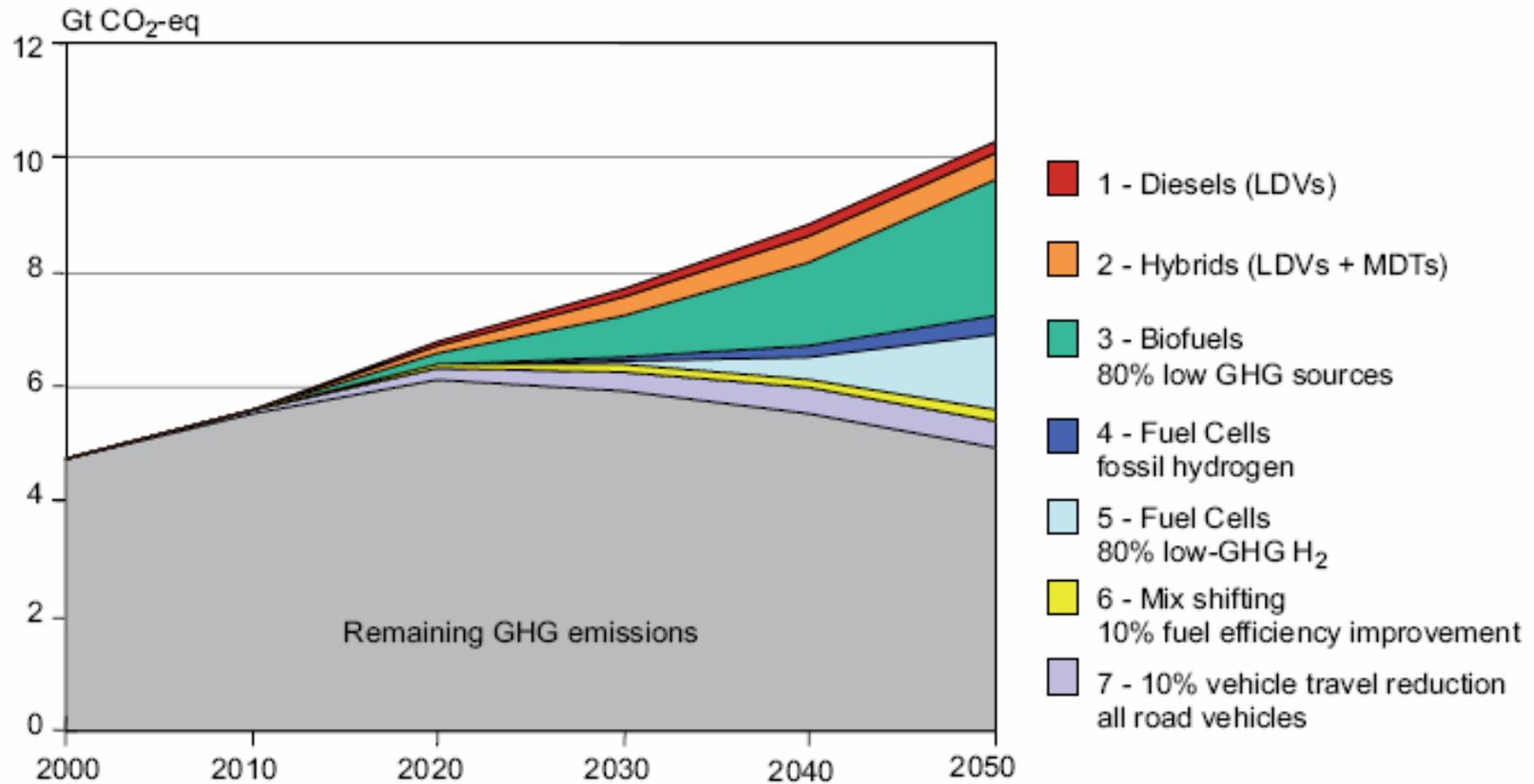
LE TRANSPORT EST UN VECTEUR DE DEVELOPPEMENT

- Le transport permet à l'agriculture de sortir de la subsistance
- Le transport donne accès aux marchés
 - Offre des possibilités de spécialisation et les gains résultant du commerce
 - Fournit l'accès à des intrants moins chers et spécialisés
- Un meilleur transport conduit l'urbanisation and et une plus grande productivité de l'activité manufacturière
- Le transport aide à améliorer les marchés urbains de l'emploi et le développement d'un secteur urbain des services



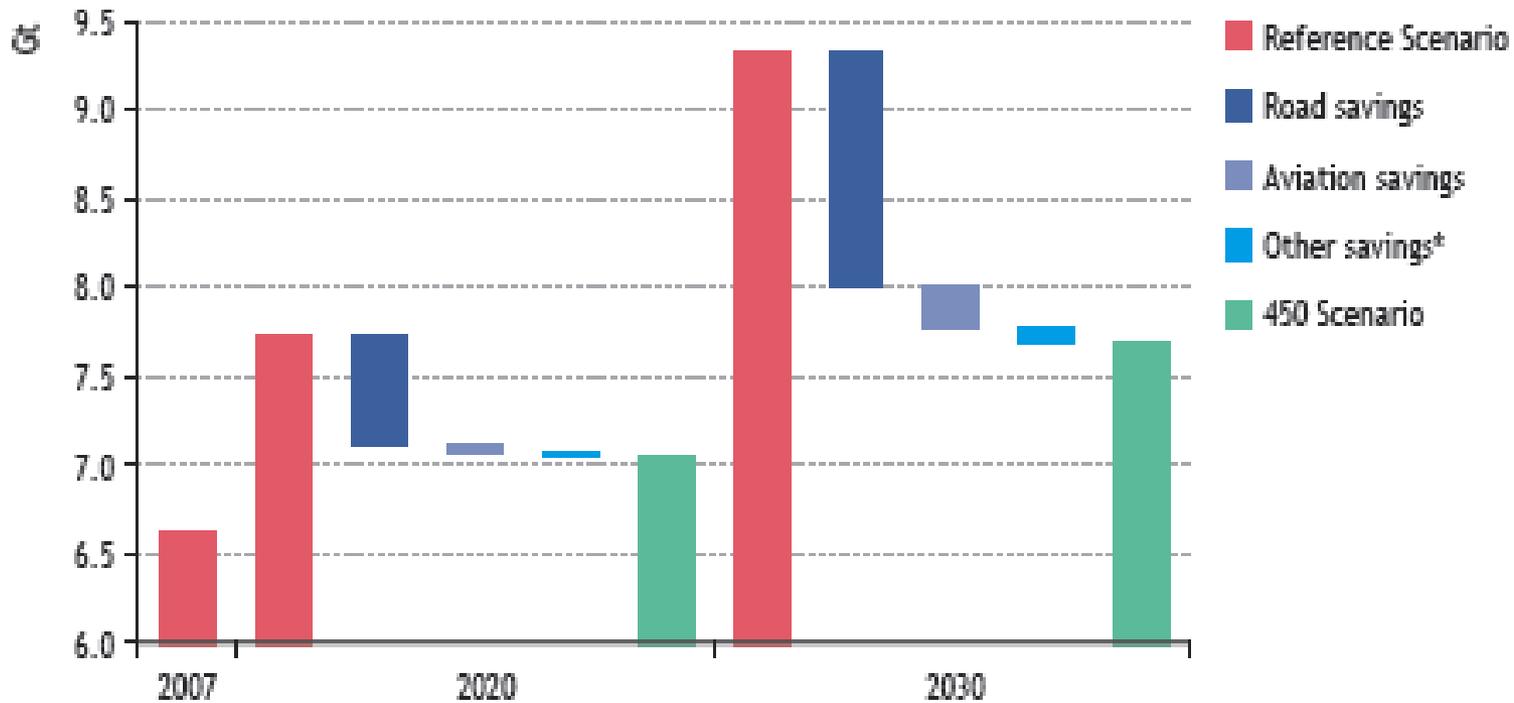
LA RÉDUCTION DES EMISSIONS CONDUIRA A UNE BAISSÉ DES COÛTS

FAIBLES PERSPECTIVES DE SUBSTITUTION DE COMBUSTIBLES FOSSILES



LA RÉDUCTION DES EMISSIONS CONDUIRA A UNE BAISSSE DES COÛTS FAIBLES PERSPECTIVES DE SUBSTITUTION DE COMBUSTIBLES FOSSILES

Même avec des normes techniques rigoureuses, il y a une augmentation des émissions

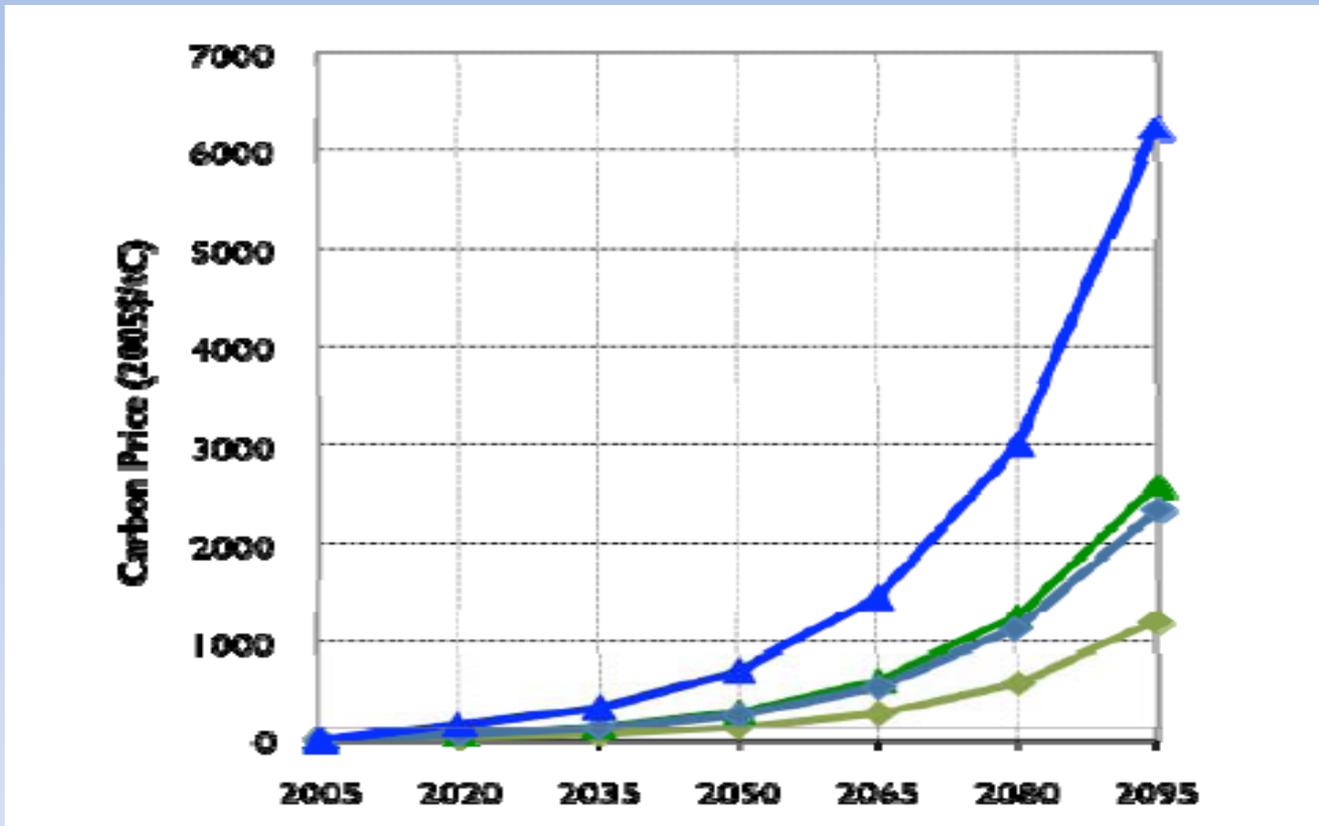


*Includes rail, pipeline, domestic navigation, international marine bunkers and other non-specified transport.

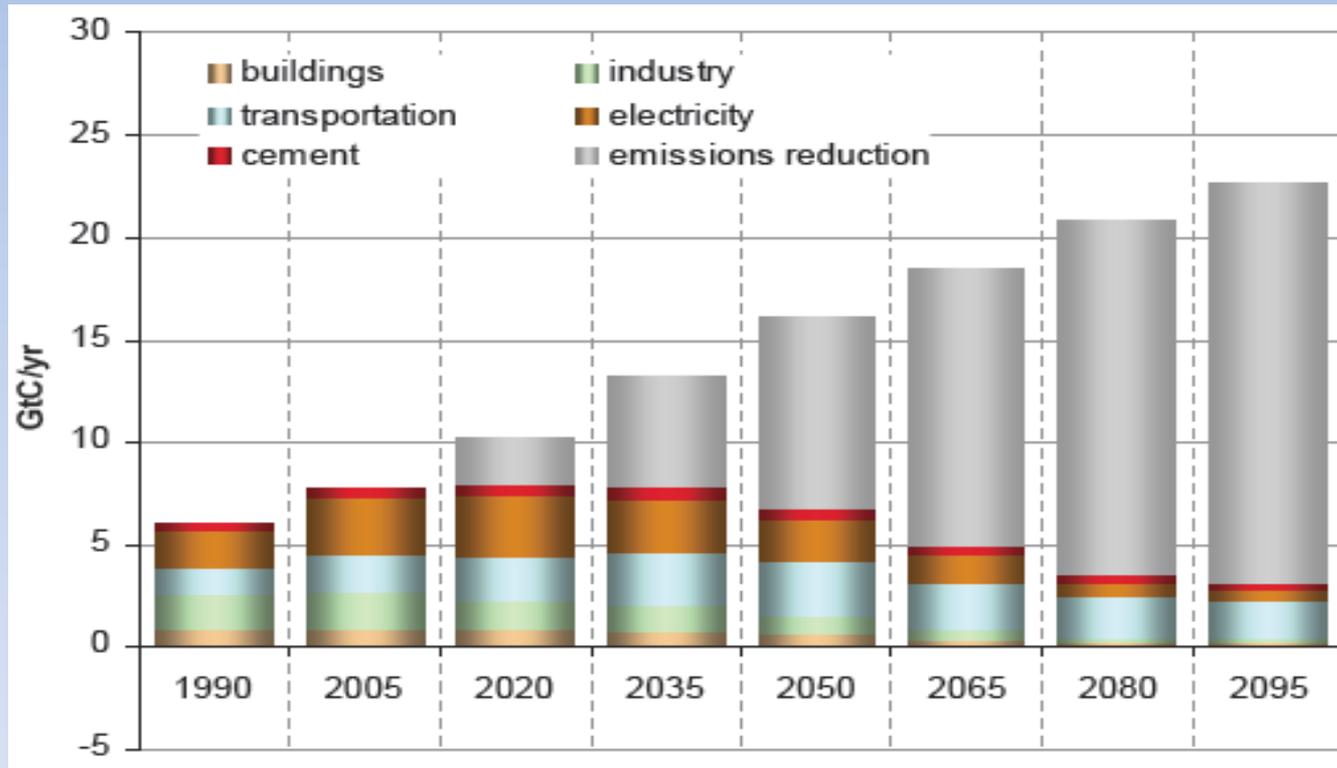


LA RÉDUCTION DES EMISSIONS CONDUIRA A UNE BAISSÉ DES COÛTS FAIBLES PERSPECTIVES DE SUBSTITUTION DE COMBUSTIBLES FOSSILES

Les options de vente de carbone dépendent des biocarburants et des CCS



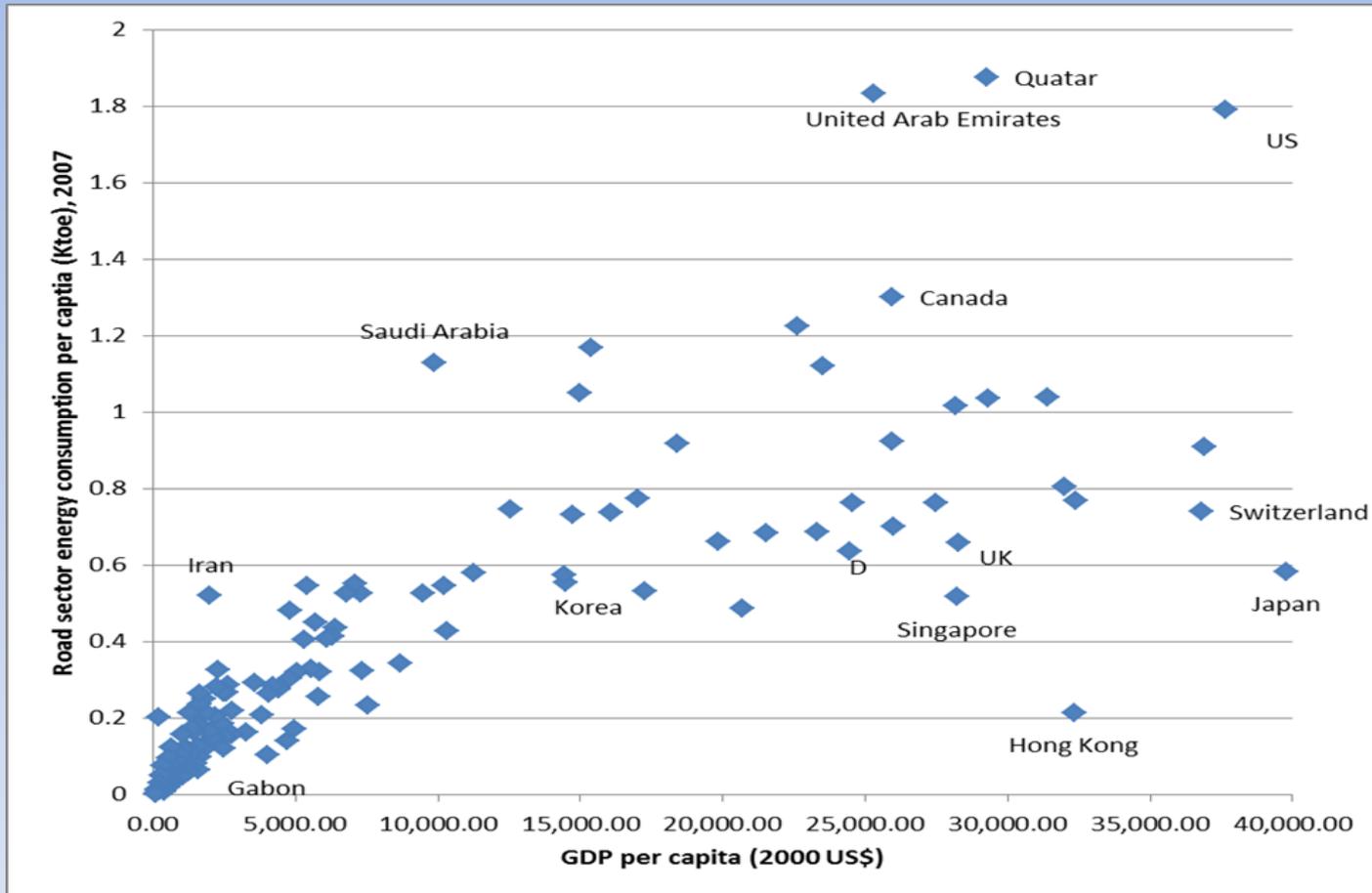
Même des prix élevés du carbone ne supprimeront pas la dépendance au carbone



Source: Clarke and Calvin (2008).



RÉDUIRE LES EMISSIONS N'EST PAS ALLER A L'ENCONTRE DU DÉVELOPPEMENT



RÉDUIRE LES EMISSIONS N'EST PAS ALLER A L'ENCONTRE DU DÉVELOPPEMENT

- Les pays asiatiques ont été les "tigres" du développement They moved rapidly out of agriculture
 - Ils sont profondément intégrés au commerce tant régional que mondial
 - Ils se sont transformés en grandes villes très innovantes
 - Leurs mégacités sont hautement productives en raison, et non malgré la grande part prise par les transports en commun



LES INVESTISSEMENTS DANS LES INFRASTRUCTURES DOIVENT ÊTRE ÉTAYÉS PAR DES POLITIQUES DE LA DEMANDE

- Reproduire simplement le développement du transport Européen et Américain
 - Pousse à la mobilité individuelle dans les LMDC
 - Le problème des pertes de valeur des véhicules avec des modifications tardives des priorités modales.
 - Amène à un blocage: les investissements dans les infrastructures sont coulés
 - Les investissements précoces dans les infrastructures en modes peu polluants vise à prévenir l'inertie et conduit à des établissements plus denses.
- ⇒ Il ne suffit pas de changer la composition des infrastructures mais des incitations à la demande sont requises.



RÉDUIRE LES EMISSIONS EVITE

D'EN FAIRE PAYER LE COÛT AUX POPULATIONS LOCALES

- D'autres coûts externes sont plus importants que les émissions de GES

Résumé des Coûts Externes dans le secteur du transport, Exemple de Washington Example

Coûts externes marginaux

*Frais afférant au
carburant*

cents/gallon

cents/mile

Réchauffement dû à
l'effet de serre

6

0.3

Dépendance au pétrole

12

0.6

Coûts liés à l'éloignement

Pollution locale

42

2

Congestion

105

5

Accidents

63

3

Source: Parry et al. 2007 (RFF)



RÉDUIRE LES EMISSIONS EVITE D'EN FAIRE PAYER LE COÛT AUX POPULATIONS LOCALES

- Élargir la motorisation ne signifie pas faire fi des coûts en terme de:
- vastes pertes de temps dues à la congestion même dans les pays à faible revenu d'Afrique subsaharienne,
- pollution atmosphérique locale et les conséquences pour la santé cardio-vasculaire et pulmonaire de la population, la réduction de l'espérance de vie des enfants,
- sécurité routière avec son énorme et croissant taux de mortalité et de traumatismes.



RÉDUIRE LES EMISSIONS EVITE D'EN FAIRE PAYER LE COÛT AUX POPULATIONS LOCALES

- Signaler les coûts de la mobilité individuelle aux usagers du transport indiquera:
 - les coûts de santé et de temps impliqués et les émissions de gaz à effet de serre.
 - L'étalement urbain et la demande excessive de transport,
 - Des gains fiscaux, et aider à taxer "des maux" comme les émissions plutôt que des bonnes choses comme les revenus du travail,
 - L'apport de fonds alloués à l'expansion du transport peu polluant et à l'entretien des infrastructures de transport.



RÉDUIRE LES EMISSIONS EVITE D'EN FAIRE PAYER LE COÛT AUX POPULATIONS LOCALES

A long terme, les mesures fiscales conduisent au changement

Les Nord-Américains consomment 4 to 6 fois plus de carburant par habitant dans les moyens de transport que les Européens.

- Si tous les pays membres de l'OCDE avaient les prix des carburants consommés en Amérique du Nord leur consommation et les émissions auraient atteint des niveaux de 30 pour cent plus élevés.
- Si tous les pays avait le niveau de taxation appliqué au Royaume-Uni et aux Pays-Bas leur consommation moyenne de carburant aurait baissé de 44 pour cent.



Résumé

- La mobilité est essentielle au développement économique, et ne doit pas être entravée par la réduction des émissions.
 - Il est peu probable que les seuls changements techniques parviennent à réussir le passage au transport peu polluant
- Orienter les investment d'infrastructure vers des modes de transport peu polluants évitera des hausses de coûts élevés
- L'application de mesures fiscales permet de financer une partie de cette transition ou offre même des possibilités de réformes fiscales.



Merci

N'héitez pas à envoyer vos questions au suggestions à
cette adresse

akopp@worldbank.org

