



INITIATIVE MONDIALE POUR LES ÉCONOMIES DE CARBURANT

www.50by50campaign.org

Synthèse des points essentiels





1 La consommation moyenne de carburant des véhicules légers composant le parc automobile mondial pourrait être réduite d'au moins 50% d'ici à 2050 par rapport aux niveaux de 2005. Des progrès de cet ordre de grandeur semblent possibles dans les pays non membres de l'OCDE où la croissance du parc automobile est la plus rapide, ainsi que dans les pays de l'OCDE. Améliorer à ce rythme l'efficacité énergétique des voitures neuves devrait permettre de réduire d'au moins 50% la consommation moyenne de carburant de toutes les voitures circulant dans le monde à l'horizon 2050 – d'où l'initiative 50/50.

2 Même dans l'hypothèse où le nombre de kilomètres parcourus par les véhicules serait multiplié par deux d'ici à 2050, une amélioration de l'efficacité énergétique de cet ordre à l'échelle mondiale permettrait un maintien des émissions de CO₂ produites par les voitures à leurs niveaux actuels. Selon les estimations, plus d'1 Gt d'émissions de CO₂ par an seraient économisées jusqu'en 2025 pour arriver à plus de 2 Gt par an en 2050, comparé à une situation où le statut quo serait maintenu. Les rejets d'autres polluants automobiles (dont le « black carbon ») ayant également un impact sur l'environnement et contribuant au changement climatique seraient également réduits de manière significative.

3 L'économie réalisée serait de l'ordre de plus de 6 milliards de barils de pétrole par an jusqu'en 2050, soit 600 milliards d'USD pour un prix du pétrole à 100 USD le baril. Dans les pays à forte croissance urbaine, les bénéfices en termes de pollution locale de l'air seraient également considérables.

4 De tels progrès peuvent être réalisés grâce aux technologies d'économie de carburant existantes, appliquées progressivement et à un coût raisonnable.

5 Les technologies requises pour améliorer l'efficacité énergétique des voitures neuves de 30% d'ici à 2020 et de 50% d'ici à 2030, et celle du parc automobile mondial de 50% à l'horizon 2050, passent essentiellement par une modification progressive des moteurs à combustion in-

terne et des systèmes de transmission classiques, ainsi que par une réduction du poids combinée à un meilleur aérodynamisme. Pour parvenir à une amélioration de 50% d'ici à 2030, les mesures complémentaires porteraient principalement sur l'hybridation complète d'une gamme de véhicules bien plus étendue (faisant intervenir au besoin, mais sans les imposer, les technologies liées aux véhicules hybrides rechargeables). L'ingénierie automobile évolue sans cesse et des technologies plus rentables devraient faire leur apparition dans les prochaines années, avec probablement à la clé de nouvelles économies de coûts.

6 Les véhicules à batterie électrique, les hybrides rechargeables et éventuellement les véhicules à pile à hydrogène devraient être de plus en plus présents sur le marché à court ou moyen terme du fait des progrès récents, en particulier dans le domaine des batteries. Ces technologies de pointe ne sont pas nécessaires pour atteindre l'objectif de 50% dont il est ici question mais pourraient néanmoins conduire à une réduction supplémentaire des émissions de CO₂ et à des économies de pétrole si elles parvenaient à un stade de commercialisation de masse. Un objectif qui dépendra aussi de la fourniture par le secteur de l'électricité d'une électricité à faible contenu en CO₂¹.

7 Pour nombre d'automobilistes, la majorité sinon la totalité du coût induit par les innovations technologiques en mondial, via des mesures "sur route". Il s'agit faveur de voitures plus propres pourrait être compensée par les économies de carburant réalisées dès les premières années d'utilisation d'un véhicule neuf, en particulier en



¹ Par le biais d'une production de carburant non fossile ou par capture et stockage du CO₂

cas de prix du pétrole élevés. A contrario, des cours du pétrole instables, avec des fluctuations possibles à la hausse comme à la baisse, créent des risques qui dissuadent de nombreux acheteurs de payer initialement l'efficacité énergétique au prix fort ; ils dissuadent également les constructeurs automobiles d'investir dans des véhicules très économes en carburant, faute d'avoir l'assurance de pouvoir les vendre.

8 Les gouvernements et leurs partenaires peuvent prendre des mesures pour contrecarrer ces risques et faciliter l'introduction de technologies économes en carburant et efficaces en termes de coûts.

- a. Ils peuvent améliorer la qualité des informations fournies aux automobilistes sur la consommation de carburant et les émissions de CO₂. Certains tests mesurant l'efficacité énergétique peuvent, par exemple, être quelque peu trompeurs car ils ne rendent pas compte avec exactitude de l'économie moyenne de carburant réalisée en conditions réelles.
- b. Ils peuvent établir des normes réglementaires en matière de consommation de carburant ou d'émissions de CO₂ permettant de préciser quel est le degré d'investissement viable en termes d'efficacité énergétique.
- c. Ils peuvent différencier les taxes sur les véhicules en fonction des niveaux d'émissions de CO₂ ou de la consommation de carburant afin d'inciter les consommateurs à privilégier le gain d'efficacité énergétique.
- d. Ils peuvent prévoir des incitations financières et établir des réglementations applicables aux pièces de véhicules qui n'entrent pas dans le cadre des systèmes actuels de tests sur les véhicules, d'incitations et de réglementation.

9 Il incombe également aux gouvernements d'atténuer les coûts d'intervention, en veillant par exemple à ce que les mécanismes de différenciation des taxes sur les véhicules demeurent

simples et homogènes d'un marché régional à l'autre et en garantissant une cohérence avec les systèmes d'étiquetage sur l'efficacité énergétique des véhicules.

10 Les constructeurs automobiles peuvent soutenir la transition vers des véhicules plus économes en carburant en s'engageant à respecter les objectifs de la présente initiative et en s'efforçant de produire des véhicules qui consomment 50% de carburant de moins qu'à l'heure actuelle. Il importe qu'ils collaborent avec les gouvernements afin que des normes réglementaires efficaces soient adoptées et que les caractéristiques du marché international soient prises en compte dans l'élaboration des incitations fiscales nationales et des systèmes d'étiquetage. Il convient également de noter que les constructeurs ne sont pas tous axés sur les mêmes segments de marché.

11 Outre les améliorations apportées aux voitures neuves par le biais de la technologie, d'autres gains d'efficacité énergétique sont possibles, à un coût peu élevé et pour l'ensemble du parc automobile mondial, grâce à des mesures ayant spécifiquement trait à la route. Il s'agit notamment de programmes visant à promouvoir des produits après-vente efficaces tels que des pneus de remplacement, une conduite économe en carburant (« l'éco-conduite »), une meilleure gestion du trafic et de la vitesse, un entretien optimisé des parcs automobiles et une gestion plus adaptée de la mobilité dans les villes. Enfin, plusieurs pays ont eu recours à des réglementations ou à des mesures incitatives pour encourager l'importation de véhicules d'occasion à faible consommation de carburant et réduire le nombre de véhicules très polluants en circulation. Des initiatives de ce type pourraient améliorer l'efficacité énergétique du parc automobile, notamment dans les pays en développement. Ces mesures représentent un complément important aux innovations technologiques apportées aux voitures neuves et s'inscrivent également dans le cadre de la présente initiative.

L'Initiative mondiale pour les économies de carburant

L'Initiative mondiale pour les économies de carburant, dont le lancement est prévu début 2009, aura pour objectif de mieux connaître les possibilités d'économies de carburant et le coût des voitures construites et vendues à travers le monde ; elle vise également à proposer des orientations et un soutien pour l'élaboration de politiques en faveur de véhicules économes en carburant. Elle prévoit notamment les activités suivantes :

- Approfondissement des données et analyses sur les économies de carburant dans le monde, avec suivi des tendances et des progrès dans le temps et évaluation des possibilités d'amélioration.
- Collaboration avec les gouvernements afin d'élaborer des politiques améliorant l'efficacité énergétique des véhicules produits ou vendus dans leur pays et de renforcer la cohérence et l'harmonisation des politiques adoptées dans les diverses régions pour réduire le coût et optimiser les avantages induits par des véhicules plus économes en carburant.
- Collaboration avec les acteurs du secteur, notamment les constructeurs automobiles, afin de mieux cerner les améliorations possibles sur le terrain de la réduction de la consommation de carburant et de solliciter leur contribution et leur soutien en faveur de véhicules plus sobres.
- Soutien aux projets régionaux de sensibilisation pour fournir aux consommateurs et aux décideurs les informations dont ils ont besoin pour opérer des choix éclairés.

L'Initiative publiera des rapports réguliers et apportera son soutien à l'élaboration de tests sur les véhicules et de systèmes d'information des consommateurs dans les régions du monde où ils font encore défaut.



INITIATIVE MONDIALE POUR LES ÉCONOMIES DE CARBURANT

www.50by50campaign.org

SECRÉTARIAT

Campagne 50by50
Initiative mondiale pour les économies de carburant
60 Trafalgar Square
Londres WC2N 5DS
Royaume-Uni

+44 (0)207 930 3882 (t)

+44 (0)207 930 3883 (f)

info@50by50campaign.org

www.50by50campaign.org

PARTENAIRES



Sheila Watson

Directrice Environnement
Fondation FIA
60 Trafalgar Square
London WC2N 5DS
Royaume-Uni
www.fiafoundation.org



Stephen Perkins

Chef du Centre conjoint de recherche sur
les transports de l'OCDE
et du Forum international des transports
2, rue André Pascal
F-75775 PARIS CEDEX 16
France
www.internationaltransportforum.org



Lew Fulton

Expert Transport Énergie
Agence internationale de l'énergie
9, rue de la Fédération
Paris 75015
France
www.iea.org



Rob de Jong

Chef de l'unité Environnement urbain
Division Technologie, industrie et économie
Programme des Nations Unies pour
l'environnement (PNUE)
Boîte postale 30552
Nairobi
Kenya
www.unep.org/PCFV