

Un nouveau rapport présente un cadre global pour une politique des transports climatiquement neutre

Berne, le 20 mars 2019

Les instruments existants pour la mise en œuvre de la politique énergétique européenne et suisse dans le domaine de la mobilité sont loin d'être suffisants pour atteindre les objectifs de la Convention de Paris. Telle est la conclusion du rapport «Décarbonisation de la mobilité» publié mercredi par l'Association des académies européennes (EASAC), rédigé par 18 chercheurs sous la direction de Konstantinos Boulouchos, professeur de technologie énergétique à l'Ecole Polytechnique Fédérale de Zurich (EPFZ) et président de la Commission énergie des Académies suisses des sciences. Le rapport se concentre sur le transport routier, qui représente 72 % des émissions de gaz à effet de serre dues aux transports en Europe, et recommande diverses mesures supplémentaires.

Les autrices et auteurs proposent des mesures à trois niveaux : la mobilité dans les secteurs des passagers et des marchandises, qui est actuellement en augmentation, doit être limitée aux transports à caractère indispensable. Le transport motorisé conventionnel devrait être transféré vers des moyens de transport plus efficaces tels que le rail ou les transports publics. Mais surtout, la conception des véhicules doit être optimisée en termes d'énergie ; les technologies motrices doivent être plus efficaces et les combustibles fossiles remplacés par des sources d'énergie renouvelables.

Selon le rapport, un certain nombre de conditions devraient être remplies pour que la reconstruction du système de transport réussisse.

1. Le passage à des modes de transport efficaces est inconcevable sans investissements massifs dans les transports publics, notamment le transport ferroviaire.
2. Parallèlement à l'électrification, l'augmentation du rendement des systèmes moteurs conventionnels devra apporter une contribution importante au cours d'une période de transition d'une bonne vingtaine d'années.
3. La promotion de l'électromobilité doit s'accompagner du développement rapide de nouvelles capacités de production d'électricité à très faibles émissions de CO₂.
4. Le facteur décisif sera la conception du système européen d'échange de quotas d'émission (SEQE) pour les certificats CO₂, pour lesquels les secteurs des transports, de l'industrie et du bâtiment seront en concurrence à l'avenir.
5. La décarbonisation de la mobilité longue distance sera le défi le plus important des 20 à 30 prochaines années et nécessitera l'utilisation de carburants synthétiques tels que l'hydrogène, le méthane et le kérosène, principalement produits à partir d'électricité renouvelable. Le développement du «savoir-faire» avec une promotion précoce des investissements dans ce domaine sera crucial.
6. La durabilité des différentes technologies motrices et des sources d'énergie doit reposer sur des analyses du cycle de vie afin d'éviter une empreinte CO₂ élevée des composants importés.

7. L'impact net de la digitalisation (par exemple, les voitures sans conducteur) sur les indicateurs de mobilité environnementale est encore incertain et doit faire l'objet d'un suivi permanent.
8. Des conditions-cadres appropriées et un soutien politique précoce à l'innovation seront essentiels pour maintenir et renforcer la compétitivité de l'industrie européenne de la mobilité.

Les déclarations et recommandations sont également valables pour la Suisse. Pour la Suisse précisément, le degré d'intégration dans le système européen d'échange de quotas d'émission et la coordination avec les instruments européens en général seront décisifs. Durant cette phase de transformation, une bonne promotion de l'innovation créera certainement des opportunités pour la Suisse. C'est particulièrement vrai dans le domaine des carburants synthétiques renouvelables, car la population suisse est friande de transport aérien, notamment sur les longues distances. Par ailleurs, le pays est le berceau des fournisseurs de technologies de pointe dans le domaine du transport maritime international.

Le rapport sur la «Décarbonisation de la mobilité», préparé par un groupe de travail du programme Énergie de l'EASAC a été accompagné d'un processus d'évaluation par toutes les académies européennes. Les Académies suisses des sciences ont apporté leur soutien financier au projet. Des scientifiques suisses, en particulier du «Swiss Competence Centre for Energy Research in the Field of Mobility» (SCCER Mobility), ont été chargés du développement. Le rapport sera présenté à Bruxelles le 20 mars et le 5 avril à Berne. Vous pouvez vous inscrire jusqu'au 2 avril à Berne à l'adresse <http://www.akademien-schweiz.ch/fr/index/Aktuell/Agenda.html>

Informations supplémentaires:

Prof. Dr. Konstantinos Boulouchos, EPF Zürich, Commission Energie des Académies suisses des sciences
Tel. +41 44 632 56 48
boulouchos@lav.mavt.ethz.ch

Dr. Kirsten Oswald, Swiss Competence Center for Energy Research Efficient Technologies and Systems for Mobility (SCCER Mobility)
Tel: +41 44 633 85 75
kirsten.oswald@sccer.ethz.ch

Les **Académies suisses des sciences** regroupent les quatre académies scientifiques suisses: l'Académie suisse des sciences naturelles (SCNAT), l'Académie suisse des sciences humaines et sociales (ASSH), l'Académie suisse des sciences médicales (ASSM) et l'Académie suisse des sciences techniques (SATW). Elles comprennent en outre les centres de compétences TA-SWISS et Science et Cité ainsi que d'autres réseaux scientifiques. Les Académies suisses des sciences promeuvent la collaboration entre les scientifiques à l'échelon régional, national et international. Elles représentent la communauté scientifique aussi bien sur le plan des disciplines qu'au niveau interdisciplinaire et indépendamment des institutions et des branches spécifiques. Leur activité est orientée vers le long terme et vise l'excellence scientifique. Elles se fondent sur les savoirs scientifiques pour conseiller les politiques et le public sur des questions touchant de près la société.

<http://academies-suisse.ch/>