



## COMMUNIQUÉ DE PRESSE n° 23/2023

---

**Suite à la première journée mondiale des transports durables des NU (UN World Sustainable Transport Day), une nouvelle étude de grande ampleur intitulée « Bridging the Rail Finance Gap : Challenges and Opportunities for Low- and Lower-Middle-Income Countries » (Comblent l'écart financier du rail : défis et opportunités pour les pays à faible revenu et à revenu intermédiaire de la tranche inférieure) a été publiée.**

*(Paris, le 29 novembre 2023)* Afin de célébrer la première journée mondiale des transports durables des NU, une nouvelle étude de large portée intitulée « [Bridging the Rail Finance Gap: Challenges and Opportunities for Low and Lower-Middle-Income Countries](#) » (Comblent l'écart financier du rail : défis et opportunités pour les pays à faible revenu et à revenu intermédiaire de la tranche inférieure), rédigée conjointement par l'Union Internationale des Chemins de fer (UIC), ALSTOM, l'Université de Birmingham et Roland Berger a été publiée. Elle présente un plaidoyer sans appel en faveur de l'impact notable qu'aurait pour les pays à faible revenu (PFR) et à revenu intermédiaire de la tranche inférieure (PRITI) une expansion des infrastructures ferroviaires. Cette étude souligne qu'une coordination des efforts émanant des institutions financières internationales, des gouvernements, du secteur ferroviaire et de la communauté internationale afin de libérer le potentiel des chemins de fer peut contribuer à atteindre les objectifs en matière climatique tout en offrant des avantages substantiels pour les PFR et les PRITI.

**Si les émissions dues aux transports dans les pays à faible revenu et à revenu intermédiaire de la tranche inférieure devaient connaître un accroissement au même rythme que les pays à revenu élevé, les émissions au niveau mondial pourraient augmenter de 16%.**

- Des investissements dans le ferroviaire peuvent aider les PFR et les PRITI à atteindre leurs objectifs en matière climatique en quadruplant la part modale du rail pour la porter à 8%, permettant d'éviter au total 1,8 Gt d'émissions de carbone d'ici 2050.
- Les PFR et les PRITI disposent actuellement de beaucoup moins d'infrastructures ferroviaires que les pays à revenu élevé (PRE), avec une densité moyenne de réseau de 4,95 km par 1 000 km carrés par rapport à une moyenne de 50 km pour les pays à revenu élevé (PRE).

- Garantir un financement approprié se révèle être le principal défi à relever pour étendre l'infrastructure ferroviaire dans les PFR et les PRITI en raison des problèmes rencontrés pour le financement au sein du pays et à cause des difficultés à récupérer les retombées économiques plus larges.
- Les projets ferroviaires offrent d'autres avantages économiques, tels que la croissance commerciale, la création d'emplois, une amélioration de l'accessibilité et de la connectivité pouvant contribuer aux objectifs du développement durable.

### **Le double fardeau des PFR et des PRITI**

Cette étude révèle que développer les infrastructures ferroviaires dans les PFR et les PRITI peut séparer le développement économique d'une augmentation des émissions dues aux transports, en contribuant aux efforts déployés à l'échelle internationale pour lutter contre les changements climatiques. Bien qu'ils hébergent plus de la moitié de la population mondiale, ces pays ne représentent que 17% des émissions liées aux transports. Tout en ne contribuant que très peu aux émissions, ces pays sont et seront les premiers à subir l'impact des changements climatiques ainsi que les conséquences les plus sévères qui en découlent. Ces pays sont également accablés de contraintes financières, étant donné qu'il leur faut investir le plus pour s'adapter tout en ayant une capacité limitée en matière d'investissements dans des efforts de lutte contre les changements climatiques. Si le secteur des transports des PFR et des PRITI devait produire des émissions au même rythme que les pays à revenu élevé, le monde connaîtrait chaque année un supplément de 8,5 milliards de tonnes d'émissions de CO<sub>2</sub> représentant une augmentation totale des émissions au niveau mondial de 16%.

### **Recommandations clefs pour des actions au niveau mondial**

Cette étude propose sept recommandations visant à accroître les investissements dans les projets ferroviaires au sein des PFR et des PRITI, comportant des changements portant sur les pratiques d'évaluations financières, les cadres réglementaires et la façon de tirer profit pour le rail des engagements financiers pris par la communauté internationale en faveur du climat.

1. **Financement par subventions de la part des pays à revenu élevé** : Reconnaître l'importance de séparer la croissance des émissions dues au transport, en proposant un financement substantiel pour les projets ferroviaires par le biais de subventions dans le cadre des engagements annuels de 100 milliards de dollars pris pour financer les actions en faveur du climat.
2. **Soutien à l'Accord de Paris** : les gouvernements doivent encourager les projets ferroviaires à trouver un financement entrant dans le cadre de l'Article 6 de l'Accord de Paris, générant ainsi des crédits carbone pour la réduction des émissions.
3. **Transformation conduite par les IFI** : Les Institutions Financières Internationales (IFI) devront réviser les méthodes d'analyse coûts-bénéfices s'appliquant aux projets ferroviaires, prioriser les modes de transports à bas carbone et accroître le financement attribué au rail.
4. **Politiques des gouvernements** : Les PFR et les PRITI doivent conduire la mise en place de politiques visant à stimuler les investissements privés dans le ferroviaire, en s'alignant sur les normes techniques reconnues et en incitant au report modal.

5. **Soutien international du secteur financier** : Ce secteur doit s'efforcer de rendre le financement des projets ferroviaires plus attractif pour le secteur privé et aider les PFR et les PRITI à renforcer leurs capacités institutionnelles et techniques.
6. **Collaboration avec l'industrie ferroviaire** : Les décideurs politiques des PFR et des PRITI doivent collaborer avec l'industrie ferroviaire afin de structurer les projets, s'appuyant sur l'expertise du secteur privé et en maximisant les avantages économiques plus larges.
7. **Avancées technologiques** : L'industrie du rail devra continuer à capitaliser sur le numérique et sur les avancées en matière de technologie ferroviaire afin d'améliorer l'attractivité des projets et de réduire les coûts.

Suite à cette publication, François Davenne, Directeur général de l'UIC a ajouté que : « Ce livre blanc montre que les avantages économiques du rail ne sont pas toujours bien reflétés dans les modèles financiers – il est temps de remonter le niveau des finances et de donner aux PFR et aux PRITI les outils pour faire avancer le développement durable, sans compromettre davantage la santé financière de leurs économies ». Il présentera les conclusions et les recommandations de cette étude lors de plusieurs événements de la COP28.

« Cette étude présente une feuille de route concrète visant à transformer le transport par le biais d'une infrastructure ferroviaire durable. Elle démontre clairement comment des investissements ciblés et une planification stratégique dans les systèmes ferroviaires des pays à revenu faible et des pays à revenu intermédiaire de tranche inférieure peuvent aboutir à d'importantes réductions en CO2 et soutenir le développement durable. Il s'agit de rendre concrets les progrès accomplis en matière des objectifs environnementaux qui sont les nôtres à l'échelle mondiale tout en façonnant l'avenir de la mobilité » a déclaré Cécile Texier, Vice-présidente RSE et Développement Durable du Groupe Alstom.

Paul Plummer, Professeur en Stratégie ferroviaire au Birmingham's Centre for Railway Research and Education (Centre de recherche et d'enseignement ferroviaire de Birmingham), a également ajouté : « Le Birmingham Centre for Railway Research and Education (BCRRE) (Centre de recherche et d'enseignement ferroviaire de Birmingham) est le groupe universitaire le plus grand d'Europe qui fournit une recherche, un enseignement et une innovation d'envergure internationale à l'industrie ferroviaire mondiale. Nous sommes ravis d'avoir assuré la coordination de ce travail et sommes reconnaissants pour les contributions reçues de la part d'experts du monde entier pour cette importante étude qui vise à comprendre les changements nécessaires pour continuer à financer le rail dans les PFR et les PRITI et permettre ainsi à ce mode de transport de jouer le rôle qui peut être le sien de pouvoir arriver à zéro émission. Cette étude va être présentée dans le cadre d'un programme d'événements mettant en lumière la recherche afin de contribuer à faire face à la crise climatique dans nos campus de Dubaï et de Birmingham, à l'occasion de la COP28 ».

Enfin, Didier Brechemier, Associé principal chez Roland Berger a déclaré : « Grâce à ce livre blanc, nous voyons qu'il existe des leviers concrets pour décarboner notre planète avec un transport de masse, tel que le rail. Une coopération entre les partenaires est essentielle, tout comme la définition de modèles économiques très précis établis dès le démarrage des projets, de façon à évaluer les bénéfices propres à chaque situation ».

## **Journée mondiale des transports durables et COP28**

Reconnaissant l'importance du rôle que des systèmes de transports sûrs, d'un coût abordable, accessibles et durables pour tous jouent en favorisant une croissance économique durable, en améliorant le bien-être des populations et en renforçant la coopération et le commerce internationaux, le 26 novembre a été déclaré Journée mondiale du transport durable. Le document : « *Bridging the Gap: Challenges and Opportunities for Low and Lower-Middle-Income Countries* » (*Comblant l'écart financier du rail : défis et opportunités pour les pays à faible revenu et à revenu intermédiaire de la tranche inférieure*) a été publié dans le cadre de la célébration de ce grand événement et afin d'être un outil au service des dirigeants mondiaux de la politique, de la finance et du secteur privé afin qu'ils soutiennent l'accélération des financements en faveur du ferroviaire dans les PFR et les PRITI. Comme cela a déjà été évoqué, il s'agit là d'une mesure importante pour réduire les émissions liées au transport. Les recommandations contenues dans ce rapport constitueront un des piliers fondamentaux des messages que l'UIC souhaite présenter à la COP28 de Dubaï, en liaison avec la poursuite de l'ambition de voir des projets ferroviaires inclus dans les prochaines séries de contributions déterminées au niveau national (CDN).

L'étude se trouve [ici](#)

## **CONTACT**

Département Communication de l'UIC : [com@uic.org](mailto:com@uic.org)

Joo Hyun Ha : [ha@uic.org](mailto:ha@uic.org)