

COMMUNIQUE DE PRESSE N° 21/2023

Appel urgent pour stimuler les investissements dans le ferroviaire afin de combattre le changement climatique

(Paris, le 21 novembre 2023) Dans une nouvelle note de diagnostic portant sur la part du rail en matière de transport terrestre, élaborée par l'Unité Statistiques de l'UIC, une analyse reprenant les données de l'OCDE en matière de transports ferroviaire et routier allant de 2007 à 2021, a révélé qu'il y avait un besoin urgent d'investissements accrus dans les infrastructures et exploitations ferroviaires afin d'accompagner la croissance de la part modale du ferroviaire dans les transports terrestres. Malgré l'expansion générale du marché mondial du ferroviaire, la part modale du rail en matière de transport fret et voyageurs ainsi que pour les investissements dans les infrastructures, connaît actuellement un déclin constant en faveur du transport routier dans de nombreux pays.

Les émissions du secteur des transports ont progressé à un rythme moyen de 1,7% par an depuis 1990 et selon l'Agence Internationale de l'Énergie, il faudra qu'elles enregistrent une baisse de plus de 3% chaque année jusqu'en 2030 pour arriver à zéro émission nette selon le scénario pour 2050. Le rail est le seul mode de transport à avoir réduit ses niveaux d'émission tout en ayant la plus faible intensité en matière de gaz à effet de serre et d'énergie parmi tous les modes de transport, assurant le transport de 8% des voyageurs et de 7% du transport de fret au niveau mondial pour seulement 2% de la demande totale en énergie consacrée aux transports. Explorer le potentiel du secteur ferroviaire sera essentiel pour soutenir la transition vers une économie décarbonée sans sacrifier la connectivité ni nos modes de vie.

Cette note de diagnostic donne des indications relatives à trois types de sujets :

Transport du fret : Dans l'UE-27, la part du rail dans le transport terrestre du fret s'est élevée en moyenne à environ 19% sur les 15 dernières années, mais un léger déclin a été constaté depuis 2016. En Russie, au Belarus, en Ukraine et en Géorgie, le transport ferroviaire du fret a représenté plus de 60% des tonnes-kilomètres terrestres, bien que différentes tendances existent. En Amérique du Nord, la part modale du rail pour le fret fluctue mais un déclin a été constaté depuis 2016. La Chine et l'Inde ont observé d'importantes baisses de la part modale du fret ferroviaire alors que l'Australie a connu une hausse.

Transport voyageurs : Dans l'UE-27, la part du rail dans le transport terrestre des voyageurs se situe autour de 8%, avec un déclin notable constaté au cours de ces dernières années dû à

l'impact de la COVID-19. L'Amérique du Nord compte moins de 1% de part du ferroviaire en matière de transport terrestre voyageurs. La part du transport ferroviaire voyageurs a notablement chuté en Inde alors que le Japon, la Corée du sud et l'Australie ont connu une relative stabilité jusqu'en 2019. Au niveau mondial, la part du ferroviaire pour le transport terrestre des voyageurs représente approximativement 8%, avec une légère tendance négative qui s'est exacerbée en 2020 et 2021. Bien que les données au-delà de 2021 ne soient toujours pas publiées, les données portant sur l'activité ferroviaire voyageurs montrent que ce secteur a commencé à regagner ses niveaux d'avant la pandémie mais c'est loin de représenter une réelle croissance pour la plupart des régions du monde.

Investissement en matière d'infrastructure de transport terrestre : Au niveau mondial, les investissements en matière d'infrastructure ferroviaire ont augmenté jusqu'en 2010, suivis d'une faible croissance jusqu'en 2015, pour connaître ensuite une stagnation. Dans le même temps, les investissements dans les infrastructures routières ont connu une importante croissance à partir de 2015. La part modale du ferroviaire dans les investissements portant sur l'infrastructure a montré une légère augmentation, passant de 26% en 2007 à 31% en 2010, suivi d'un lent déclin pour tomber à 19% en 2021. Les variations régionales comportent une augmentation en Australie et au Japon, alors que la Chine et, dans une moindre mesure, l'Inde ont constaté une diminution. Dans l'UE-27, la part du rail dans les investissements en matière d'infrastructure de transports terrestres a notablement augmenté ces 15 dernières années pour atteindre 46% en 2021.

Ces constatations soulignent l'urgente nécessité d'avoir davantage d'investissement dans le transport ferroviaire afin de combattre le changement climatique et de promouvoir des solutions de transport durables, conformes aux récentes recommandations du rapport de synthèse du Bilan mondial, un processus critique de l'Accord de Paris qui appelle à souligner que des « *reports modaux en faveur de la marche à pied et des transports publics sont cruciaux pour repenser la mobilité* ».

L'analyse opérée à la lumière des données implique que les gouvernements et les décideurs politiques priorisent les investissements ferroviaires, notamment alors qu'ils révisent leurs contributions déterminées au niveau national (CND) dans le cadre de l'Accord de Paris. Ces CND peuvent servir d'outils puissants en politique pour augmenter la part modale du rail. Les mesures politiques doivent être combinées avec un financement destiné à une mise en œuvre par le biais de mécanismes de financement innovants, y compris des marchés carbone établis par l'Article 6.4 de l'Accord de Paris et l'utilisation de fonds de pertes et de dommages.

Alors que les pays se préparent à se retrouver à Dubaï pour la COP28, l'UIC va lancer deux outils de connaissance :

- **Analyse du rail et recommandations pour de meilleures contributions déterminées au niveau national (CND) :** *les contributions déterminées au niveau national (CND) représentent un élément essentiel de l'Accord de Paris. Chaque pays participant à l'Accord de Paris est prié de soumettre une CND, soulignant les engagements et les actions qu'il envisage de prendre afin de réduire ses émissions de gaz à effet de serre ainsi que les stratégies visant à s'adapter aux ramifications du changement climatique. Inclure le rail dans les contributions déterminées au niveau national (CND) peut aider à accélérer la décarbonation du secteur des transports de plusieurs façons. L'UIC a analysé 193 contributions déterminées au niveau national (CND) afin de définir dans*

quelle mesure le rail est mentionné et fournit des recommandations qui aident à constituer des CND plus larges pour le cycle de CND à venir en 2025.

- **Financement climatique pour le rail dans les pays à faible revenu intermédiaire :** *De plus, l'UIC a établi un partenariat avec la Banque mondiale, Alstom, l'Université de Birmingham et Roland Berger portant sur une étude financière relative au climat afin de combler le fossé existant en matière d'investissement dans les projets ferroviaires au sein des pays à faible revenu ainsi que dans les pays à faible revenu intermédiaire. Étant l'un des principaux contributeurs aux émissions au niveau mondial, le secteur des transports doit être décarboné et les chemins de fer peuvent accompagner cette transition. Dans les pays à faible revenu intermédiaire, les investissements dans le ferroviaire présentent un rythme beaucoup plus faible et cette étude montre les bénéfices climatiques d'investissements accrus dans le ferroviaire et fournit des recommandations sur la façon de remédier au retard en matière d'investissements et de contribuer à réaliser le développement économique découplé de l'augmentation des émissions dans le secteur des transports.*

L'UIC travaille avec des partenaires tels que l'UITP, Walk21, SLOCAT, la Banque Mondiale, Alstom, l'Université de Birmingham et Roland Berger afin de faire passer ces messages à la COP28 et de militer en faveur de la poursuite d'actions visant à soutenir le développement ferroviaire comme solution pour le climat, dans le cadre de la campagne More Trains. Cécile Texier, Vice-présidente Développement Durable et RSE chez Alstom souligne : « Les tendances évoquées dans l'analyse de l'UIC ne sont pas encourageantes. Respecter le programme de report en déplaçant la demande en matière de transport vers des modes à plus faibles émissions, tels que le rail, pour les voyageurs tout comme pour le fret, doit constituer une partie intégrante de ce qu'il faut faire pour lancer le secteur des transports sur la voie de zéro émission nette. Il est impératif que les gouvernements, les décideurs politiques, les financiers et l'industrie ferroviaire travaillent ensemble afin de créer les conditions permettant d'augmenter les investissements en faveur du ferroviaire dans toutes les parties du monde ».

François Davenne, Directeur général de l'UIC qui va conduire la Délégation de l'UIC pour la COP28 ajoute : « Il est très préoccupant de constater le déclin alarmant de la part modale occupée par le ferroviaire et des tendances en matière d'investissements. Les gouvernements, les institutions financières internationales et le monde des affaires ont besoin de prendre des mesures immédiates pour réduire considérablement les émissions du secteur des transports et capitaliser sur le rôle pivot joué par le rail comme une solution aux problèmes climatiques – c'est le message que l'UIC veut faire entendre à la COP28, au nom de la Communauté ferroviaire élargie ».

The modal share of rail in inland transport and infrastructure investment:

https://uic.org/com/IMG/pdf/the_modal_share_of_rail_in_inland_transport_and_infrastructure_investment.pdf

CONTACT

Pour plus d'informations merci de contacter Joo Hyun Ha : ha@uic.org

Département Communication de l'UIC : com@uic.org