

Entretien avec Jean Pierre Loubinoux, Directeur Général de l'Union Internationale des Chemins de fer (UIC)

1. Qu'est-ce que la campagne de communication « un train pour Copenhague » ?

L'idée du train pour Copenhague est d'amener les gens à Copenhague et Copenhague aux gens. Par le biais de cette campagne, le secteur ferroviaire souhaite rappeler à l'ensemble des décideurs participant à l'un des événements majeurs de cette décennie, à savoir la prochaine conférence des Nations-unies sur les changements climatiques, la (COP 15), qu'il est important d'aborder le problème des transports et expliquer que le rail joue un rôle essentiel pour réduire l'augmentation des émissions dues au secteur des transports.

Par ailleurs, nous souhaitons aider les participants à la COP 15 en leur offrant une solution générant peu de carbone pour leur permettre de se rendre à Copenhague.

Toutefois, la COP 15 ne se résume pas à faire venir des décideurs, il s'agit aussi de nous tous et de notre avenir commun. En "Amenant Copenhague vers les gens", nous espérons toucher les voyageurs dans les trains et les gares et leur faire passer des informations montrant l'importance de la COP 15. Nous souhaiterions aussi rappeler aux gens qu'ils constituent eux-mêmes une partie de la solution – une sorte de défenseur du climat au quotidien – en choisissant le train pour se déplacer.

Cette campagne est menée en coopération, entre autres, avec le WWF et l'initiative des Nations-Unies ' Scellons l'accord (Seal the Deal) ; elle comporte un événement organisé à Kyoto, un parcours en train symbolique de Kyoto à Copenhague ainsi qu'un train spécial, le Climate Express pour emmener les participants à la COP 15, des décideurs, des ONG et des journalistes de Bruxelles à Copenhague le 5 décembre. De plus, un certain nombre de membres de l'UIC vont décliner, au niveau national, des versions de cette campagne du train pour Copenhague.

2. Pourquoi le secteur ferroviaire veut-il s'impliquer dans ce défi des changements climatiques ?

D'abord les changements climatiques nous concernent tous et nous devons donc nous impliquer dans cette question. Ensuite, le rail, tout particulièrement, se doit d'être présent car il représente une partie importante de la solution en permettant de réduire les émissions de CO2 dues aux transports. Ce secteur a une responsabilité bien particulière et se doit de proposer des solutions, étant donné qu'il est responsable de 20% de la totalité des émissions de CO2 et que c'est dans ce secteur qu'on constate la plus forte augmentation de ces émissions malgré tous les progrès technologiques réalisés. Ce qui veut dire que la réduction des émissions dues aux transports représente l'une des étapes les plus importantes pour nous permettre de lutter contre le réchauffement de la planète et garantir notre avenir. Actuellement, le rail est déjà l'un des modes de transport les moins polluants en produisant, par exemple, trois fois moins d'émissions de CO2 qu'une voiture et pratiquement dix fois moins qu'un avion. Toutefois, outre le fait qu'il n'est pas une partie visible des problèmes que connaît le secteur des transports en termes des différentes sources d'émissions existant dans ce secteur, le rail a besoin d'attirer davantage l'attention sur le rôle majeur qu'il peut jouer pour contribuer à trouver une solution. Le rail est prêt à jouer le rôle qui lui revient, de cheville ouvrière d'un système de transport durable!

3. Comment la société peut-elle bénéficier pleinement des réductions d'émissions que peut apporter le rail?

Il y a deux façons d'arriver à réduire les émissions, sur le plan général et dans le secteur des transports en particulier – par le biais d'améliorations technologiques et par un changement des comportements.

Le rail déploie de lourds efforts pour améliorer en continu son offre et les atouts en matière de développement durable qu'il possède, y compris l'efficacité énergétique : ceci passe par des améliorations technologiques et un changement des comportements. Côté technologie, le secteur ferroviaire s'efforce d'améliorer les technologies existantes et les nouveaux modes de propulsion. Afin de favoriser un changement des comportements, nous améliorons le service des trains ainsi que nos systèmes de gestion, et mettons aussi au point des outils permettant aux gens de disposer d'informations pour pouvoir prendre des décisions en matière de transport : c'est le cas des outils internet EcoPassenger (www.ecopassenger.org) et EcoTransIT (www.ecotransit.org) qui permettent de comparer la consommation d'énergie et les émissions des différents modes de transport. Dans le but d'être le plus juste possible, EcoPassenger et EcoTransIT permettent de calculer non seulement l'énergie ou le carburant nécessaire pour faire le parcours en train, par la route ou en avion mais tiennent également compte de l'énergie et des émissions dues au cumul de l'énergie consommée, y compris l'énergie servant à produire l'électricité ou le carburant, adoptant une approche " du puits à la roue " – en utilisant les meilleures données dont on peut disposer et une méthodologie scientifique valable bénéficiant du soutien de l'Agence Européenne de l' Environnement.

De plus, pour permettre à notre société de bénéficier pleinement des réductions d'émissions apportées par le rail, il faut des systèmes de transport complémentaires et durables permettant de tirer parti, au sein d'un système commun, des avantages que présentent tous ces modes de transport en termes de protection de l'environnement. Le rail devrait constituer l'ossature de ces systèmes de transport intelligents. Pour y parvenir, il faut un ensemble de mesures politiques et économiques car le marché est fortement déséquilibré en faveur des transports routiers et aériens. Il faut que les coûts externes soient internalisés pour arriver à fixer, pour le transport, des règles du jeu justes et équitables.

4. Que fait vraiment le transport ferroviaire pour améliorer son efficacité énergétique?

La mission de l'UIC consiste à apporter son soutien à ses membres pour qu'ils puissent relever des défis en termes de mobilité et de développement durable, ce qui comporte des mesures d'atténuation et d'adaptation. L'UIC peut ainsi offrir une plate-forme internationale permettant la coopération, l'échange de connaissances et d'expériences et le partage des bonnes pratiques.

En termes d'atténuation et d'efficacité énergétique, le transport ferroviaire est un système complexe et l'UIC ainsi que ses membres ont systématiquement cherché à décomposer le système ferroviaire en composants et indicateurs mesurables selon l'idée qui veut que "si l'on ne peut pas mesurer – on ne peut pas s'y attaquer!" Cette décomposition du système comporte une approche du puits à la roue, permettant au secteur ferroviaire d'être responsable de la totalité du cycle de vie de l'énergie qu'il consomme. Des mesures concrètes visant à améliorer l'efficacité énergétique du rail se traduisent par des projets comme Railenergy, Systèmes de Gestion de l'énergie (Energy Management Systems) et Facturation énergétique (Energy Billing). De plus, les chemins de fer européens ont accepté de se fixer comme objectif de réduire leurs émissions de 30% entre 1990 et 2020. D'autres initiatives du même ordre ont été reprises par les chemins de fer dans d'autres régions du monde. Pour soutenir ces efforts, l'UIC a préparé un guide sur la réduction des émissions de CO₂ comportant dix mesures spécifiques sur les économies d'énergie et l'efficacité énergétique en passant par la conduite économique et l'achat d'énergie verte. Les résultats

que peuvent obtenir les chemins de fer en matière d'émissions dépendent beaucoup de la source d'électricité offerte dans le contexte existant. Si l'on dispose d'énergie renouvelable, le rail peut offrir sans délai un système de transport public de masse "propre" et durable. Ce secteur pourrait alors parvenir à la vision qui est la sienne de fournir à la société des chemins de fer avec zéro émission. Les activités qu'ont les membres de l'UIC en matière d'efficacité énergétique bénéficient de la reconnaissance du Réseau pour un climat neutre des Nations-Unies (' Climate Neutral Network) – et l'ensemble des membres de l'UIC est encouragé à s'y associer.

5. Quels sont ces bénéfices que l'on appelle connexes?

Merci de votre question, car, effectivement arriver au développement durable en matière de transport va bien au-delà de la réduction des émissions de CO₂ !

La croissance des transports apporte des bénéfices énormes à la société mais également de nombreux coûts – y compris les coûts externes – dont il faut parler. Il est évident que nous ne pouvons que nous réjouir de tout ce qui va dans le sens de la mobilité et du développement durables, y compris, par exemple, les voitures à taux d'émissions zéro. Toutefois, que va-t-il se passer si tout le monde circule dans des voitures à taux d'émission zéro? Il y a actuellement un milliard de voitures sur la planète et les projections nous laissent à penser qu'il y en aura trois milliards dans un avenir proche. Où allons-nous les mettre? Les problèmes de parking, d'embouteillages et d'accidents vont se poser à une autre échelle! Toutefois, là encore, le rail est la solution: le train n'est pas qu'un mode de transport produisant peu de carbone, c'est aussi le moyen de transport offrant la plus grande sécurité avec les coûts externes les plus bas. Le rail propose des solutions aux problèmes de pertes de temps et d'embouteillages, au développement urbain par rapport au développement régional en offrant un transport local efficace et l'accès à la mobilité pour tous – vous n'avez pas besoin d'avoir une voiture pour vous déplacer. De plus les investissements dans le ferroviaire aboutissent à une augmentation du PIB en réduisant les coûts externes. Le train fournit des emplois "verts" et est un élément "naturel" de cette économie verte. Tous ces autres aspects positifs issus de l'investissement dans le ferroviaire du fait des faibles émissions qu'il produit constituent, ce qu'on appelle, des bénéfices connexes.

6. 'Que fait l'UIC pour la promotion du transport ferroviaire auprès d'acteurs importants de la Conférence des Nations-Unies sur les changements climatiques pour montrer que le rail constitue une partie de la solution en matière de changement climatique et qu'il constitue un moyen d'arriver au développement durable dans le secteur des transports?

L'UIC participe activement aux Conférences des Nations-Unies sur les Changements climatiques, toujours auprès de partenaires importants qui soutiennent le message que veut faire passer le transport ferroviaire sur le besoin de se concentrer sur le secteur des transports pour lutter contre les changements climatiques : l'idée est aussi de souligner que le rail constitue une partie de la solution. L'UIC était présente lors des Conférences des Nations-Unies sur les changements climatiques (Conférences des Parties, COP) à La Haye (COP 6) en 2000, Marrakech (COP 7) en 2001, Milan (COP 9) en 2003, Buenos Aires (COP 10) en 2004, Montréal (COP 11) en 2005, Nairobi en 2006 (COP 12), Bali en 2007 (COP 13) et Poznan en 2008 (COP 14) afin de promouvoir le rail comme offrant une partie de la solution pour lutter contre les changements climatiques. L'UIC croit beaucoup en la coopération avec des organisations et des partenaires pour partager les messages que veut faire passer le rail ; ceux-ci pourront reprendre les bons résultats du ferroviaire en matière d'émissions carbone, les faire passer dans les messages qu'ils ont à transmettre et les appliquer à des sujets, tels que le tourisme et l'urbanisation. L'UIC a une forte tradition de coopération avec l'Union Internationale des Transports Publics (UITP) qui lui permet de rassembler différents acteurs influents, tels que les Nations- Unies, la Banque Mondiale et l'Agence Internationale de l'Energie afin de mettre en lumière les différentes facettes du rôle

du transport ferroviaire et des transports publics dans les systèmes de transport durables lors de grand évènements. A l'occasion de la COP 13, la CCNUCC a réuni l'UIC et l'UITP ainsi que deux instituts de recherche sur les transports, la Coopération Technique Allemande (GTZ) et le Laboratoire de Recherche sur les Transports (Transport Research Laboratory (TRL) du RU pour aboutir à l'initiative réussie, issue de cette collaboration, « Bridging the Gap » (Comblent le fossé). D'autres partenaires sont venus, depuis, compléter le groupe dont le nombre de participants continue d'augmenter. Par le biais d'évènements organisés en marge de grandes manifestations et par des ateliers, l'initiative Bridging the Gap a rassemblé des experts en matière de transport et de changements climatiques ainsi que des représentants gouvernementaux et d'organisations internationales pour soutenir et faire progresser l'intégration du transport terrestre dans le futur programme climatique des Nations-Unies.

7. A ce propos, où en est le transport, et, plus particulièrement, le transport ferroviaire dans le protocole de Kyoto actuellement et à quoi faut-il s'attendre?

Le Protocole de Kyoto donne à chaque pays un objectif national et il est du ressort de chaque pays de définir la façon de parvenir à cet objectif. Ceci inclut les secteurs du transport et le secteur ferroviaire. Toutefois, ces objectifs fixés au niveau national excluent les transports internationaux par avion et par bateau. De plus, les mécanismes mis en place pour aider les pays à satisfaire aux objectifs de Kyoto auxquels ils se sont engagés, ne sont pas adaptés aux transports. Un de ces mécanismes, le SCEQE (Système Communautaire d'Echange de Quotas d'Emission) (European Emissions Trading Scheme) (ETS), va même jusqu'à pénaliser le transport ferroviaire, pourtant un des modes les plus propres, puisque l'introduction du secteur de l'alimentation a provoqué une augmentation très forte des coûts de l'électricité pour les chemins de fer. Rien que pour 2013, le SCEQE coûtera aux Chemins de fer européens un demi-milliard d'Euros.

L'accord sur le climat de la prochaine génération et les politiques et mécanismes de soutien qui l'accompagnent, doivent traiter le problème de l'augmentation des émissions du secteur des transports et proposer des solutions permettant de garantir que la société et la planète puissent pleinement profiter du potentiel de réduction des émissions qu'offre le transport ferroviaire.

8. Que cherchez-vous à faire avec ce voyage en train symbolique de Kyoto à Copenhague ?

Nous voulons surtout deux choses! Il est évident que nous souhaitons attirer l'attention sur la campagne du train pour Copenhague et sur les messages qu'elle souhaite faire passer. Nous avons donc décidé de symboliser le passage de la première à la seconde génération d'accords mondiaux sur le climat en organisant un voyage en train à faible émission de carbone pour aller de Kyoto à Copenhague. Ce voyage symbolique pour relier deux villes qui ont abrité deux conférences sur le climat ayant abouti à la signature d'un traité, mettra en lumière l'un des défis à relever pour tout accord climatique à venir – comment s'attaquer à l'augmentation des émissions causées par le secteur des transports. Ce train symbolique reliant Kyoto à Copenhague montrera comment il est possible de réduire les émissions dans ce secteur clef, pourtant été négligé jusqu'à maintenant.

De plus, nous souhaiterions rappeler aux décideurs qui se rendent à la COP 15 qu'il est primordial de conclure un accord de seconde génération sur le climat. Nous souhaitons leur rappeler l'avancée énorme qu'a représenté le Protocole de Kyoto – le premier accord mondial jamais obtenu avec l'accord des pays industrialisés prévoyant une réduction collective des émissions de gaz à effet de serre (GES) de 5.2% par rapport au niveau de 1990. Le Protocole de Kyoto a été adopté à Kyoto le 11 décembre 1997 lors de la troisième

Conférence sur les changements climatiques des Nations-Unies. La seconde génération d'accords portant sur le climat doit être décidée à Copenhague lors de la COP 15. Nous encourageons les dirigeants mondiaux à " Garder Kyoto sur la voie" et à faire preuve, à Copenhague, du même courage et de la même anticipation qu'ils avaient affichés à Kyoto, 12 ans auparavant. C'est pourquoi nous avons organisé un partenariat avec la campagne des Nations-Unies Seal the Deal (Scellons l'Accord), qui encourage les dirigeants du monde entier à faire fi des objections et des obstacles qu'ils peuvent avoir pour pouvoir assurer l'avenir de tous.

9. Qu'en est-il du train, Climate Express qui va relier Bruxelles à Copenhague le 5 décembre?

L'UIC considère que la clef pour réussir la lutte contre les changements climatiques est le dialogue et la coopération. Ce train spécial va transporter environ 450 participants à la COP 15 jusqu'à Copenhague le 5 décembre. Outre le fait d'offrir un mode de transport à faible émissions de carbone pour aller à Copenhague, ce train va rassembler différentes personnes et organisations ayant divers messages pour la COP 15. Le Climate Express viendra faciliter le dialogue et la coopération entre ces personnes, leur permettant d'avoir des idées et des échanges intéressants qu'ils n'auraient pas pu espérer, uniquement en assistant à la COP 15. Ceci peut donner lieu à des idées nouvelles, pleines de créativité dont nous avons grandement besoin pour lutter contre les changements climatiques. Nous aurions aimé, bien sûr, transporter tous ceux qui souhaitent se rendre à la COP 15 en train ce jour-là, à bord du Climate Express, mais même si ça n'est pas possible, nous espérons que la valeur symbolique de ce train sera perçue.

10. La COP 15 – et que se passe-t-il ensuite?

Les messages expliquant pourquoi et comment le transport ferroviaire joue un rôle primordial pour trouver des solutions permettant de réduire les émissions venant du secteur des transports auront encore plus d'importance à l'issue de la COP 15. Il faut être réaliste et tout en souhaitant ardemment qu'il en fût autrement, le transport terrestre ne sera sans doute pas au centre des conversations lors de cette COP 15. Toutefois, cela ne fait que renforcer l'importance de notre présence et la nécessité de promouvoir le potentiel de réduction des émissions que représente le transport ferroviaire pour la suite du nouvel accord climatique lors de la mise en place de politiques, de mécanismes d'accompagnement etc. L'UIC et ses membres sont donc prêts, dès maintenant, à prévoir le Train PARTANT DE Copenhague – en s'appuyant sur l'écho positif et l'attention dont nous avons bénéficié avec le projet du Train pour Copenhague. Avec le Train PARTANT DE Copenhague, nous continuerons à vouloir toucher les décideurs en matière de politique climatique mondiale, à promouvoir le rôle du transport ferroviaire comme une solution permettant de réduire les émissions en CO2 du secteur des transports dans le cadre des accords post-2012.

11. Quels conseils pourriez-vous donner aux décideurs politiques se rendant à la COP 15?

Si je puis me permettre, il est beaucoup plus facile de parler avec une certaine distance que de se trouver confronté à une série d'intérêts pour lesquels il faut, à chaque fois, envisager des actions d'urgence tout en comprenant bien les intérêts en jeu et en prenant des décisions appropriées. Ceci étant dit, il faut prendre des décisions courageuses, fortes et visionnaires pour lutter contre les changements climatiques. Les solutions doivent être adaptées à l'importance de l'enjeu et cela s'applique tout particulièrement au secteur des transports. J'espère que tous les hommes politiques se rendant à Copenhague en seront conscients et auront à cœur de parvenir à un accord. Je souhaiterais aussi citer le Président de l'UIC, M. Yoshio Ishida, pour leur rappeler que le secteur ferroviaire est à leur service – tout à fait prêt à assumer la responsabilité qui est la sienne pour constituer une partie de la solution!