



LA SOLUTION CO₂

La réponse du train aux problèmes d'environnement

Bonne nouvelle: le niveau des émissions de CO₂ en Belgique est repassé sous le seuil enregistré en 1990, année que le protocole de Kyoto a prise comme référence. Le pays est parvenu à diminuer ses émissions de 1,3%. C'est un premier pas dans la bonne direction, qui ne nous dispensera cependant pas de nouveaux efforts pour satisfaire aux normes

européennes de réduction de 7,5% d'ici 2012 et de 15% à l'horizon 2020, par rapport à 1990. Le secteur des transports, l'un des plus grands émetteurs de CO₂, porte une sérieuse responsabilité dans la poursuite de ces objectifs. Et dans ce cadre, le rôle du ferroviaire est crucial.

› L'émission de CO₂ en Belgique

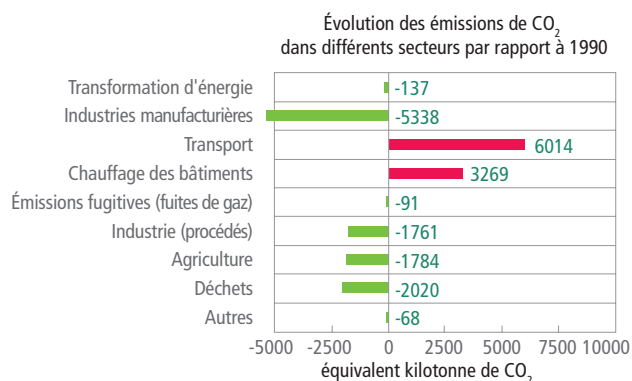
L'accumulation dans l'atmosphère de gaz contribuant à l'effet de serre engendre l'un des problèmes environnementaux les plus graves du moment. La terre se réchauffe et l'équilibre climatique s'en trouve perturbé. Au cours des cinquante dernières années, responsable majeur de l'effet de serre, la combustion d'énergies fossiles comme le charbon, le gaz et le pétrole a accru fortement la quantité de CO₂ émise.

Chez nous, c'est le chauffage des immeubles qui produit le plus de CO₂ (25%), mais le transport y contribue aussi de manière importante: le transport routier émet 18% de tout le CO₂ belge¹.



Le secteur du transport est un émetteur majeur de CO₂.
18% de celui-ci est émis en Belgique par le transport routier.

› Le défi du CO₂



La réduction des émissions de CO₂ est primordiale pour l'avenir de la vie sur terre. Chacun doit y apporter sa pierre et l'a fait, incontestablement, car une amélioration réelle a été observée ces dernières années dans presque tous les secteurs. Seuls les secteurs du chauffage et du transport n'ont pas suivi. Le transport a en effet accru sa production de CO₂ de 29,5% depuis 1990.

Les efforts des particuliers et de l'industrie pour réduire les émissions de CO₂ ont donc été contrecarrés par les émissions croissantes du transport. C'est là le cœur du problème en Belgique.



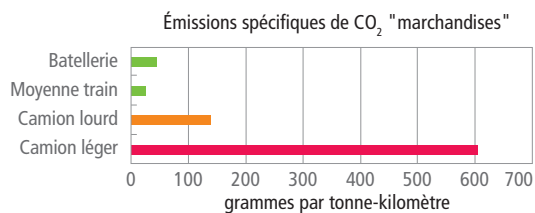
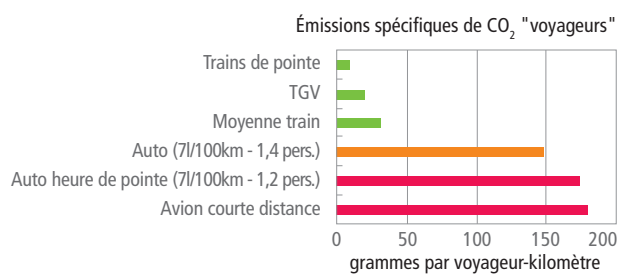
L'émission de CO₂ dans le secteur du transport a augmenté d'un tiers depuis 1990. Les efforts des autres secteurs et des ménages en vue d'atteindre la norme de Kyoto s'en trouvent contrecarrés.

La croissance des émissions de CO₂ dans le secteur des transports va de pair avec le besoin croissant de mobilité. Ce secteur prend à son compte une part de plus en plus grande des émissions de CO₂ tolérées². Si le volume de transport continue à augmenter au rythme actuel (1,5 % par an), ce secteur, dans moins de 40 ans, produira la totalité des émissions tolérées.

Ce n'est évidemment pas un scénario réaliste: nous n'aurions par exemple plus aucune marge d'émission de CO₂ pour chauffer nos habitations ou faire tourner l'industrie. L'actuelle croissance des émissions de CO₂ dans le transport présente donc un sérieux danger pour notre économie.

La grande quantité de CO₂ produit par le transport pourrait être un frein sérieux pour la croissance économique.

› La solution CO₂



Pour la sécurité de l'environnement et de l'économie à long terme, la demande croissante de mobilité doit être conciliée avec une production réduite de CO₂.

Le transport ferroviaire

Le transport ferroviaire est plus éco₂logique que les autres modes. Un exemple: un voyageur, dans un train, « produit » en moyenne cinq fois moins de CO₂ que le passager d'une voiture. La qualité du train sur ce plan est avérée aussi bien pour le transport de personnes que pour celui de marchandises³.

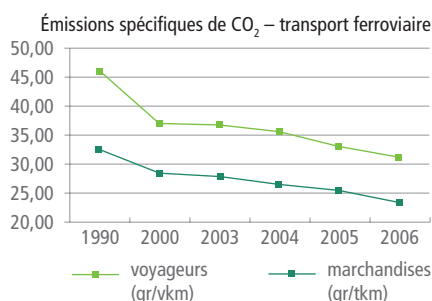
Il existe en outre un contraste frappant en ce qui concerne la croissance courante du CO₂ dans le secteur. L'émission par voyageur-kilomètre ou par tonne-kilomètre de marchandises transportés par le train⁴ est en diminution: 32 % de moins pour le transport de personnes, 26 % pour le transport de fret depuis 1990.

Cette diminution provient de l'extension de la traction électrique dans le ferroviaire depuis 1990 mais aussi de la

² European Environmental Agency.

³ Groupe SNCB, Air France, Transport & Mobility Leuven.

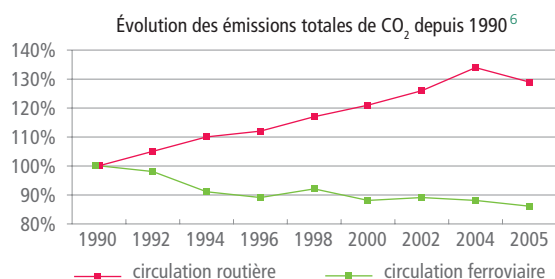
⁴ Calculé selon l'approche « well-to-wheel »: y compris les émissions indirectes dues à la production d'électricité.



Le train émet peu de CO₂. Il a en outre réussi à réduire très sensiblement ses émissions depuis 1990.

L'industrie automobile

Le transport routier produit la part du lion du CO₂ émis par le secteur des transports. L'industrie automobile a pourtant intégré de réelles améliorations ces dernières années. Une voiture neuve produit 17 % de CO₂ de moins qu'il y a 10 ans. Mais le défenseur



Les efforts de l'industrie automobile en vue de produire des modèles moins polluants grâce à de nouvelles technologies ne livrent pas de résultats satisfaisants.

Plus de trains pour moins de CO₂

Une approche globale du défi du CO₂ dans le secteur du transport exige un *modal shift* vers le train. Vu la demande croissante de mobilité, le transfert vers un mode énergétiquement plus efficace est capital pour contrer la croissance du transport dans les émissions de CO₂. Plus les gens et les entreprises opteront pour le train, plus le secteur du transport pourra maîtriser ses émissions de CO₂. D'autres transports publics offrent aussi de bonnes solutions: grâce à un taux d'occupation plus favorable que celui des

voitures, les clients des bus et des trams émettent moins de CO₂. Une forte croissance du nombre de voyageurs transportés et de la diminution du CO₂ émis par kWh d'électricité produite. A l'inverse des autres modes de transport, grâce au recul de ses émissions de CO₂ depuis 1990, le ferroviaire figure parmi les meilleurs élèves de la classe Kyoto. Un parc d'éoliennes dressées le long de la ligne à grande vitesse Louvain-Liège pourra, à court terme, réduire encore les émissions indirectes de CO₂ du chemin de fer.

des intérêts de l'industrie automobile en Belgique, la Febiac, reconnaît que les nouvelles solutions technologiques en vue de réduire les émissions de CO₂ produisent des résultats insuffisants. En 1998, avec pour point de mire l'année 2008, le secteur avait conclu avec l'Union Européenne un accord qui prévoit de réduire à 140 grammes par kilomètre les émissions de CO₂ d'une voiture neuve. L'objectif n'est pas atteint: les émissions sont encore de 10 grammes supérieures à la prévision⁵. Les normes annoncées par la Commission européenne sont cependant plus exigeantes encore: 130 gr/km en 2012.

voitures, les clients des bus et des trams émettent moins de CO₂.

Un mix d'instruments financiers peut amener les différents modes de transport à réduire leur poids de CO₂ sur la base du principe « pollueur-payeur ». Le consommateur doit être encouragé à opter pour un mode de déplacement de qualité, économe en énergie, tel que le train, fût-ce en combinaison avec une voiture privée ou un bus pour les trajets extrêmes.

⁵ Le défi CO₂, Febiac.

⁶ www.plan.be, Groupe SNCB



Le passage à un système multimodal articulé autour du ferroviaire est une mesure indispensable pour réduire les émissions excessives de CO₂.

Le Groupe SNCB prend ses responsabilités pour rendre possible ce modal shift. Au cours des cinq dernières années, le nombre de voyageurs transportés par la SNCB a augmenté de 25 % et l'ambition est de réaliser une nouvelle progression à l'avenir.

Le service est continuellement optimisé. D'ici 2012, Infrabel investira plus de 4 milliards d'euros dans l'infrastructure pour élever la capacité du réseau.

Et comme le chemin de fer n'est pas un transport de porte à porte, les gares de demain seront plus facilement accessibles, les correspondances avec les autres transports publics et la voiture seront toujours

améliorées. Le Groupe prévoit des investissements substantiels dans les parkings des gares: 45.000 emplacements pour voitures et deux roues seront créés ou rénovés dans les cinq ans.

La gare même doit être plus qu'un point de départ ou d'arrivée du voyage: une « interface urbaine » dotée de commerces et de petits services tels la réparation de vélos, des ateliers de quartiers, voire des crèches. Le bénéfice pour les navetteurs sera un substantiel gain de temps et une réduction sensible du nombre de déplacements.

Les gares de demain seront des « interfaces urbaines », des pôles contemporains de commerces et de petits services. Un voyageur organisé y combinera gain de temps et déplacement plus respectueux de l'environnement.

Le saviez-vous ?

1. Le passager d'un train produit cinq fois moins de CO₂ que celui d'une voiture...
2. ... et même quinze fois moins en heure de pointe.
3. Les émissions spécifiques de CO₂ des chemins de fer belges ont diminué d'un tiers depuis 1990.
4. Le Groupe SNCB s'est engagé à accroître l'efficacité énergétique de ses bâtiments et ateliers de 20 % d'ici 2020. Les premiers résultats sont déjà sensibles.
5. Un train de marchandises libère la route de 50 camions. Le chemin de fer offre une réelle alternative au transport routier de fret.
6. Une vingtaine d'éoliennes fourniront bientôt le courant à la ligne à grande vitesse de Louvain à Liège.
7. A croissance constante, le secteur du transport, en 2040, dépassera à lui seul le plafond européen des émissions de CO₂ admises.
8. Le secteur du transport n'est pas repris dans le système commercial des droits d'émission de CO₂. C'est un désavantage concurrentiel pour le ferroviaire.
9. Les émissions de CO₂ du transport aérien de l'Union européenne ont connu une croissance de 73 % entre 1990 et 2003.
10. Chaque citoyen est un peu responsable de l'avenir de la planète. Il a intérêt à opter pour le train.