

# Echanges avec la salle sur les transports

## **Yves Renaud (CERN Genève)**

Que peut-on dire des transports collectifs gratuits ? Il y a quelques villes en France qui sont passées par là, en Suisse ça se fait aussi. Que peut-on dire de ces expériences ?

## **Lorenzo Paliano (ECEE)**

Je serais plutôt d'accord avec une taxation différenciée selon l'efficacité plutôt qu'une augmentation généralisée. On a eu sans doute des bons résultats en Italie avec une tarification progressive de l'électricité (on n'a pas de chauffage électrique ni de sèche-linge électrique et la consommation domestique est très basse). En matière d'énergie, une augmentation de prix ne va pas engendrer directement une réduction de consommation, il y a beaucoup d'autres contraintes qu'il faut surmonter. La taxation peut être là pour créer des fonds d'investissement possibles pour surmonter ces contraintes à l'efficacité.

## **Jean-Pierre Jeanchère**

J'ai été très intéressé par ce que vous avez expliqué sur les limitations des vitesses par construction. Il y a un second volet en la matière qui est loin d'être négligeable mais toujours oublié : comme il n'y a pas de lobby pour défendre la marche à pied ou la bicyclette, il ne se passe rien. Or il manque dans votre présentation sur l'importance de l'automobile un paramètre : c'est que la voiture est aujourd'hui une « armure », contre l'insécurité (par ex. les parents craignent les autres voitures et emmènent systématiquement leurs enfants à l'école en voiture). Beaucoup de gens qui voudraient se rendre au travail en vélo ne le font pas pour des raisons de sécurité. En matière d'économies : le système transports collectifs plus vélo ou marche permet souvent d'économiser le 2<sup>ème</sup> ou 3<sup>ème</sup> véhicule d'un ménage. Et pour une entreprise ou une collectivité,

un parking coûte 15000 Euros pièce et le double en région parisienne !

Laurent Guéral (thésard ADEME)

Il est indispensable d'harmoniser les taxations des carburants, ce que n'a pas fait le gouvernement précédent sous la pression des lobbies routiers. Il faut dire aussi que les Français aiment bien leur bagnole, aiment y passer du temps, écouter de la musique, etc. Une récente pub de Renault est particulièrement scandaleuse : elle incitait tout le monde à aller poster une lettre ou promener son chien avec sa voiture. Est-ce que l'Etat (la MIES) n'aurait pas pu censurer cette pub ?

## **Carine Barbier (IDDRI)**

Je n'ai pas saisi où peuvent être faits les efforts sur le transport de marchandises, car il y a très peu de mobilité réduite et peu de mesures sur ce domaine ; il y a un espèce de dogme - on ne dit rien. Pourquoi ? Pourquoi ne fait-on pas une taxe sur la localisation des entreprises en général et pourquoi laisse-t-on faire l'explosion du processus de production qui fait que pour fabriquer un produit il y a des pièces qui viennent de toute l'Europe ? Il y a une faiblesse de la recherche et des études sur ce problème. Il y a quelques temps, on a fait une étude sur les besoins finaux des ménages (logement, alimentation, loisirs...) Il est apparu que l'alimentation reste le 2<sup>ème</sup> poste après le logement, car il y a dedans de plus en plus de transports, des produits de plus en plus transformés, etc. Quand on éclate le secteur des transports, on s'aperçoit que les transports de marchandises sont partout et croissent plus rapidement que le PIB.

## **Vincent Fristot**

J'ai été surpris par la phrase « la pollution automobile est derrière nous ». Je suis d'accord pour le plomb, mais j'aimerais bien en être sûr pour les précurseurs

de l'ozone. Dans certains endroits, en fonction des décisions qui seront prises en matière de nouveaux axes routiers, les choses peuvent être différentes. Dire que dans le transport collectif urbain, il y aura peu d'impacts, là aussi il faudrait discuter un peu plus ; en particulier sur les solutions tram-train, il y a des choses à faire dans les agglomérations sans grosses infrastructures et sans attendre 2050 (voir les expériences allemandes) ; en matière de TER, les nouvelles infrastructures sont souvent saturées dès leur mise en service, il y a donc beaucoup de choses à faire de ce côté-là.

### **Pierre Gineste**

Concernant la réduction des consommations unitaires des voitures, il me semble me rappeler que cela fait 10-15 ans que les constructeurs annoncent qu'ils font des plans pour des voitures 3 litres aux 100 km. Pourquoi cela n'a pas marché ? Concernant la taxation scandaleuse du gazole, il n'a pas été mentionné le kérosène : non seulement il n'est pas taxé mais en plus l'aérien international n'est pas dans les accords de Kyoto ! Concernant le vélo, je n'ai personnellement pas de voiture (même si j'habite la proche banlieue) ; le problème est qu'on n'arrive pas à faire percer le vélo en France. Est-ce qu'il suffira de faire des transports multi-modaux ?

### **(Anonyme)**

Dans l'arsenal des instruments, je n'ai pas vu la tarification de l'usage de la route. Ne serait-ce pas plus intelligent que la fiscalité sur le carburant ?

### **Emmanuel Bergasse (AIE)**

Le TGV Fret est sans doute une très bonne idée pour développer la compétitivité du ferroutage mais il y a beaucoup d'incertitudes sur la mise en œuvre, notamment du côté des compagnies elles-mêmes (à commencer par la SNCF, qui est le 1<sup>er</sup> opérateur de transport routier en France via Calberson !). Pour qu'un TGV Fret soit attractif, il faut développer la qualité des services et il reste beaucoup à faire. Depuis la libéralisation du secteur du fret en janvier, des opérateurs étrangers mais aussi des chargeurs (IKEA, chimiquiers allemands...) se placent comme opérateurs pour leurs propres marchandises. Je profite de ce colloque pour annoncer que l'AIE organise une conférence sur les économies d'électricité les 19 et 20 juin prochains à Paris, ouvert aux spécialistes de la question.

### **Benjamin Dessus**

Je trouve que Radanne a jeté un peu trop vite la taxe à la poubelle, par rapport aux réglementations. Je suis d'accord qu'on ne réglemente pas assez, et sur les moteurs cela peut être très intéressant. Cela dit, quand on modélise les choses, on voit que l'influence d'une taxation est absolument consi-

dérable. Ce qu'il faut c'est la rendre supportable, en faisant en sorte que les gens aient des moteurs qui consomment moins ou qu'il y ait des moyens de substitution. Il faut garder un parallèle entre ces moyens sinon on n'y arrivera pas. Il faut un signal clair, notamment envers les industriels, que « ça va augmenter » ; pas forcément beaucoup et brutalement car c'est insupportable (on l'a expérimenté en 98), mais les industriels sont tout à fait capables d'anticiper des baisses progressives de consommation. Il faut savoir que le budget essence des ménages a diminué régulièrement depuis 30 ans ; l'incitation à faire des économies n'est donc pas considérable ! Dans les engagements volontaires ou les permis négociables internes à la France, on pourrait imposer aux industriels de mettre leurs systèmes de transport en cause car le transport est externalisé dans la plupart des entreprises, ce qui permet de rejeter sur le transporteur la responsabilité des consommations et des émissions de CO<sub>2</sub>.

### **Pierre Bauquis**

Merci de cet exposé qui m'a réjoui ! L'hybride a été présenté comme à l'évidence la mutation à venir logique. Pourquoi ne pas ajouter « l'hybride rechargeable » ? Avec les batteries actuelles – seulement 30 km d'autonomie batterie – on peut gagner environ quelques % du bilan énergétique, qui est à ce moment-là pris sur le réseau électrique. Ça peut être sur le marché dans 5 ans sans problème. En tant que pétrolier, j'ai été ravi d'entendre qu'on ne fera pas mieux que les carburants pétroliers dans le siècle à venir. L'hydrogène et tout ça est tellement loin ! J'en tire la conclusion que l'avenir sera de faire de l'essence et du gazole synthétiques, par une variété de voies.

### **Paul Caseau**

Il me semble qu'il est nécessaire qu'on regarde l'élasticité du transport de marchandises aux prix (et pas seulement aux taxes) et ce que sera la logistique et la répartition des besoins en transport de marchandises dans 20 ou 40 ans, lorsque le système de prix aura profondément changé. Il serait intéressant, lorsque l'on présente les différents postes de consommation (alimentation...), de leur attribuer la part de transports qui leur revient. On en déduirait sans doute que l'agriculture et l'alimentation ont une part de transports qui n'est probablement pas durable.

### **Edgar Blaustein (Global Chance)**

Radanne a fait l'exercice de réalisme et je voudrais faire en contre-poids l'exercice d'irréalisme. Les études réalisées, par la Commission européenne entre autre, sur les externalités des transports montrent que les effets santé, accidents, bruit, pollutions... sont tout à fait hors de proportion par rapport aux

petits chiffres qu'on avance pour la taxation. Et on a un lobby de la voiture extrêmement puissant qui impose ces coûts énormes à la société. Il faut donc aussi regarder un scénario vraiment politique pour changer tout ça. Il ne suffit pas de présenter ce qui est possible techniquement, sans rupture technologique. Qu'est-ce qui serait possible avec rupture politique ? C'est sur la courbe de densité des villes que va se jouer toute la question. L'étalement urbain n'est pas une fatalité, c'est un choix de société dû en grande partie à des choix politiques.

### **Sabine Rabourdin (RAC-F)**

La pile à combustible est-elle une technologie vraiment sans espoirs ? Quand on regarde les crédits de recherche consacrés, peut-on espérer voir émerger quelque chose, notamment dans le domaine de la production d'hydrogène à partir d'énergies renouvelables ? Est-ce que cela rentre dans les scénarii Négawatt ? Concernant les transports aériens internationaux, ne faudrait-il pas les taxer puisqu'ils ne sont pas comptabilisés dans les inventaires de Kyoto ? Comment éviter aussi les aspects inégalitaires de la taxation – puisque les riches payent un peu plus sans que cela les dérange ?

### **Yves Lenoir (Bulle Bleue)**

A propos de l'avion, on se rend compte que l'essentiel des déplacements des Français concernent la France ou l'Europe. Le concurrent de l'avion est là le TGV. Il faut regarder les coûts. On considère souvent l'avion comme un moyen de transport luxueux – car on a gardé l'habitude de Swissair ou d'Air France. Or les compagnies Low Cost sont en train de faire éclater ce schéma-là et on voit des voyages aux prix beaucoup plus bas que le TGV sur la même distance. Même avec une taxation du carburéacteur, le TGV ne pourra jamais coûter moins cher que l'avion.

### **Pierre Radanne**

Beaucoup des interventions n'appellent pas forcément de réponses – je suis d'accord avec ce qui a été dit. Je vais par contre me concentrer sur les difficultés.

Concernant la taxation du diesel et l'opposition des transporteurs routiers à un alignement de la taxation, il faut séparer cette question en deux paquets : il faut que les livraisons individuelles à la station soient alignées sur la même fiscalité et que les professionnels routiers qui ont tous une carte bleue spéciale aient accès transitoirement à une fiscalité différenciée par rapport au commun des mortels. Cela ne pose aucune difficulté. Concernant les transporteurs, on ne peut pas leur dire qu'on taxe plus le gazole sans faire à côté une politique transports. Il faut faire deux paquets et les lier : on fait un effort énorme sur le fret ferroviaire et en

même temps on aligne progressivement la fiscalité sur le diesel. Sinon c'est inacceptable.

La question européenne est fondamentale. Il faut bien sûr une taxation sur l'avion, mais il faut bien imaginer que l'Europe c'est comme une cible. Le cœur est la Banane bleue (pays centraux) et plus on s'éloigne plus les pays ont du mal à être économiquement intégrés. Si vous faites une taxation trop forte sur les transports, c'est une prime aux pays du centre par rapport aux périphériques. Même si l'on n'est pas dans une logique où toutes les décisions européennes se feront à l'unanimité, il y aura toujours une majorité de votes des pays périphériques pour empêcher une taxation trop forte du diesel. Il faut considérer que l'Europe va se faire et que les gens et les marchandises vont se balader partout en Europe, que les pays aux quatre coins auront besoins d'infrastructures européennes capables de les irriguer.

J'ai parlé du TGV fret et de la rationalisation des marchandises en ville ; c'est toute une catégorie de services à mettre en place, avec un redimensionnement à la puissance. Les gains sur les marchandises sont à peu près du même ordre que ce que l'on peut faire sur les personnes.

Je n'ai pas parlé du péage urbain parce que ce n'est pour l'instant pas très facile à mettre en place, mais il faut qu'on soit dans une logique où c'est celui qui se déplace qui paye les infrastructures qu'il utilise ; il ne faut pas que la route soit payée sur les impôts !

Une taxation progressive à l'usage est faisable sur l'électricité, mais c'est malheureusement impossible sur les transports. Les livraisons se font unitairement ; personne ne déclare sa consommation de pétrole sur l'ensemble de l'année. C'est donc bien à la station que les choses vont se négocier.

Concernant la gratuité des transports collectifs : cela peut être une demande, mais en même temps les gens demandent un gardiennage dans les bus. Et donc il y a des demandes de présence humaine – qui sont aujourd'hui assurées par les contrôleurs. Dans un bus, il y a des enfants, des femmes et des personnes âgées. Ce sont les catégories qui n'ont pas accès à la voiture et qui en même temps sont relativement fragiles en terme d'insécurité. La requalification de la qualité du service dans les transports collectifs est fondamentale. On raisonne tôles, acier, béton, mais jamais personnel humain ! Or c'est un secteur de services dans lequel il faut mettre de l'humain, pour que les gens osent prendre les transports et se sentent à l'aise ; il faut pour cela le financer et cela milite pour un maintien du paiement du ticket.

Concernant l'hybride rechargeable, Bauquis a tout à fait raison. Mais je ne dis pas que le pétrole est la meilleure énergie pour les transports dans l'absolu. Je constate qu'aujourd'hui les concurrents ne sont

pas à la hauteur. Quand on regarde le processus de développement d'un pays, le début du développement se fait avec des camions-citernes sur des pistes ; en terme d'infrastructures de livraison d'énergie, un combustible liquide est la solution la moins chère. Cet avantage, le pétrole va le garder. Cela veut dire qu'il faut consacrer le pétrole qui nous reste dans les prochaines années au secteur transports, car il y est très utile. Dans la seconde moitié du siècle, on aura sans doute de l'essence synthétique d'origine charbon ou biomasse, qui viendra fluidifier le scénario. Au niveau mondial, si on a un carburant cher cela veut dire possibilité pour les riches de se déplacer et interdiction pour les pauvres ! Il faut donc proposer des scénarii acceptables qui ne soient pas trop élevés.

Dans ma présentation, je me suis mis dans une logique de « chasse aux gros » (gains d'efficacité sur les véhicules, rationalisation de la mobilité...) Je ne dis donc pas qu'il ne faut rien faire sur les transports collectifs, mais que la chasse aux gros pour parvenir à un facteur 4 de diminution commence par régler la question de l'adéquation du véhicule et de la rationalité de la mobilité. Certaines bonnes idées se révèlent difficiles à généraliser (par exemple le péage urbain).

Il n'y a pas de solution miracle. Très clairement, l'hydrogène couplée aux énergies renouvelables c'est quand même compliquer les difficultés au maximum. C'est un scénario de riches et pas de pauvres ! L'hydrogène est encore très loin de nous et quand on regarde les rendements et les coûts, on se situe totalement hors de portée avant un bon nombre de décennies. Si on parvient à un véhicule plafonné dans sa vitesse, hybride, optimisé, bref dont la consommation descend en dessous de 2 l/100, alors les scénarii technologiquement complexes perdent de plus en plus d'intérêt. Ceci dit au-delà de 2050 il faudra probablement regarder comment faire. Certes, avec mes mesures on obtient une division par 3 et non par 4 des consommations en 2050. Mais il faut distinguer dans les débats ce qui est à notre portée de ce qui correspond à des mutations plus lourdes.

Je ne crois pas avoir présenté un scénario « non politique ». Poser la question de la rationalisation de la mobilité et du dimensionnement du véhicule, aujourd'hui ça reste une question très politique.

### **Bernard Laponche**

En conclusion, si on fait déjà ce qui est à notre portée, on change les choses. C'est en ce sens que les scénarii sont admirables. Car franchement on n'en a que faire de savoir ce que sera la consommation en 2050, entre nous ! Mais ce travail sur la consommation en 2050 nous pousse à discuter en arrière de ce qu'on peut faire dès maintenant, et ce que sont les « poids lourds » sur lesquels agir. On n'ima-

gine sincèrement pas qu'on ne fera rien et qu'on se laissera porter par le pire scénario, qui nous mène dans le mur. Ces scénarii ne sont pas des évangiles, sur lesquels on demande une adhésion. Ils permettent avant tout de mettre en branle des choses, qui elles-mêmes vont changer des choses. On regarde 2050 avec des courbes, peut-être qu'on se plante, on voit des choses possibles, etc. et on en déduit les 2 ou 3 choses qui paraissent essentielles à mettre en œuvre aujourd'hui. Avec surtout la notion de réversibilité, pour ne pas se coincer dans des choix imbéciles qui nous emmènent pendant 50 ans dans des directions ahurissantes. Il faut toujours garder une ouverture. Depuis le début des années 70 et contrairement à ce qu'on disait à l'époque, les choix se sont beaucoup plus ouverts qu'on ne croyait ! On était coincés par les ressources, il fallait tout de suite trouver une solution, etc. En fait, que ce soit du côté de l'offre comme de la demande, les choses sont de plus en plus ouvertes. Pourquoi ? Justement parce qu'on a fait des choses ! La vraie question est donc de savoir ce qu'on fait demain matin. Si les décisions que prendra le gouvernement ne sont pas dans la ligne du discours du Premier ministre, il se couvrira de ridicule. Car il y a des décisions qu'il peut prendre dès demain matin et qui correspondent tout à fait à la ligne qui doit être suivie pour atteindre l'objectif de 2050.