



Colloque du mercredi 20 décembre 2006
« Transport, énergie, environnement »

RESEAU FERRE DE FRANCE
92 AVENUE DE FRANCE - 75013 PARIS

Accueil

Hervé de TREGLODÉ
Directeur général adjoint de Réseau Ferré de France

Bonjour et bienvenue à tous. Je suis heureux de vous accueillir et vous prie d'excuser l'absence de notre Président, qui regrette de n'être pas présent. Il m'a chargé de vous souhaiter une fructueuse réunion. C'est une réunion importante pour RFF. Nous parlerons en effet de nombreux sujets qui nous touchent directement. RFF prépare son plan stratégique pluriannuel et un plan d'objectifs avec l'Etat, à échéance de 2030, ce qui peut paraître lointain mais qui est un horizon de temps normal pour le chemin de fer. Tout ce qui touche au développement durable et à la raréfaction des ressources pétrolières, notamment, est très important pour nous.

Introduction

Philippe DURON
Président de la Région de Basse-Normandie

Je salue les Parlementaires qui nous font l'honneur de leur présence ainsi que le Président du Conseil national des transports et les directeurs de grandes entreprises.

Je remercie Hervé de Tréglodé et RFF de nous accueillir en ce lieu, important en matière de développement des infrastructures. Nous avons toujours travaillé, au niveau de TDIE, avec RFF, notamment pour la cartographie des infrastructures en France et en Europe.

TDIE est une association regroupant à la fois des constructeurs, des gestionnaires d'infrastructures, des syndicats professionnels, mais également des syndicats de transporteurs, ainsi que des élus qui s'intéressent aux problématiques de transports et d'infrastructures. Je tiens à excuser Michel Bouvard, mon co-président, retenu par les exigences de sa fonction. Ce sont plus de 15 régions et 30 départements qui adhèrent également à notre Association. Nous avons l'ambition d'être une plateforme destinée à échanger sur l'intérêt et les besoins des transports à l'horizon de 2050. Nous promouvons des idées, des concepts, que nous souhaitons voir partager par nos membres et par les décideurs, publics ou privés.

En 2002, nous avons été frappés de constater que les transports étaient absents du débat de l'élection présidentielle. Notre mission consiste aujourd'hui à faire en sorte d'amener un sujet aussi essentiel dans le débat politique. Nous avons été très présents dans le débat parlementaire de 2003, en amenant des éléments de langage aux Parlementaires qui le souhaitaient. Nous voulons aujourd'hui proposer à l'ensemble des candidats une plateforme de propositions susceptibles d'être reprises et de faire consensus. Il nous semble que les transports constituent un sujet qui pourrait rassembler largement les familles politiques.

Nous avons pensé qu'il était utile de soulever des questions qui posent problème aujourd'hui. C'est pourquoi nous avons organisé quatre séminaires pour évoquer quatre thématiques qui sont :

- **le financement**

Nous avons été très déçus que le gouvernement privatise les sociétés d'autoroute, réduisant ainsi les recettes de l'AFIT.

- **l'accessibilité des nouvelles infrastructures**

Lorsque l'on veut créer une nouvelle structure, il faut certes convaincre les populations mais aussi les écouter, sous peine de voir les projets remis en cause. Nous avons, avec le soutien de la CNDP, organisé un séminaire sur la concertation.

- **l'environnement**

Il nous a semblé utile que le débat environnemental soit ouvert car nous constatons une mutation importante. Le coût de l'énergie est tel qu'il va falloir trouver des solutions pour que les transports soient toujours accessibles. L'environnement s'impose en outre comme un sujet sociétal central. Il nous semble important de voir comment assurer une comptabilité entre le besoin de transport et la nécessaire protection de la planète. C'est le thème du séminaire de ce jour.

- **les jeux d'acteurs**

Avec la décentralisation, les autorités organisatrices de transports se multiplient (Etat, Régions, départements, agglomérations).

Ces quatre thèmes vont nous servir à élaborer une plateforme qui sera soumise aux équipes des candidats à l'élection présidentielle.

Nous attendons de ces deux tables rondes un diagnostic des problématiques mises en jeu et des amorces de solutions.

TDIE s'est associé à Valeurs Vertes, publication qui a pour objet de prolonger notre débat au-delà du cercle de nos adhérents.

1^{ère} table ronde

Transports : les défis énergétiques

La table ronde est animée par Danielle NOCHER, Valeurs Vertes.

I. Etat des lieux introductif : quels défis et quelles nouvelles énergies pour les transports ?

Claude MANDIL, directeur exécutif de l'Agence Internationale de l'Energie

L'Agence Internationale de l'Energie gère pour le compte des Etats-membres les stocks de pétrole pour les mettre à disposition, en cas d'événement grave ; elle a également pour rôle de conseiller les gouvernements des Etats-membres comme non membres en matière d'efficacité des politiques énergétiques. L'efficacité de la politique énergétique se mesure à l'aune de trois critères : la sécurité énergétique, la croissance économique et la protection de l'environnement. Ce sont trois piliers indissociables. Si l'un manque, c'est l'ensemble de la politique énergétique qui s'effondre.

La simple prolongation des tendances actuelles de consommation d'énergie est tout bonnement insoutenable. Elle n'est pas compatible avec la sécurité d'approvisionnement, car elle aboutira à une consommation de pétrole et de gaz accrue de 50 % en 2030. Cela ne signifie pas que nous ne pourrions pas produire de telles quantités, mais de telles quantités ne pourraient provenir que de façon croissante d'un nombre de plus en plus réduit de pays. Ce seul fait engendre un problème de sécurité d'approvisionnement. Se pose également la question de la croissance économique. Dépendre d'un faible nombre de pays - qui se trouvent avoir nationalisé leur économie de l'énergie avec des champions nationaux en situation de monopole, ce qui les dispense d'investir - contribue à l'augmentation des prix. Enfin, ce scénario est catastrophique du point de vue de l'effet de serre, puisque les émissions augmenteraient de 60 % d'ici 2030, ce qui serait aux antipodes des objectifs de réduction des émissions affichés.

En paroles, les gouvernements semblent assez convaincus de ces quelques postulats. Les communiqués publiés lors des rencontres internationales sont assez clairs. Il s'agit à présent de traduire ces paroles en actes. Nous en sommes malheureusement encore loin. Il est pourtant temps d'agir et les questions de calendrier sont importantes. Nous devons procéder selon certaines priorités.

La première d'entre elles consiste en l'utilisation des technologies immédiatement disponibles, sans attendre les percées technologiques hypothétiques de demain. L'outil essentiel immédiatement à disposition à des coûts modérés, voire nuls, est l'accroissement de l'efficacité énergétique. Dans nos pays, le terme économie d'énergie a pris une signification doloriste, mais il ne s'agit pas de cela : il s'agit simplement de consommer moins d'énergie pour un même service rendu. L'efficacité énergétique est une stratégie aux nombreux avantages. Elle contribue en effet à la sécurité d'approvisionnement, tout à fait favorable à la croissance économique. La plupart des décisions prises en la matière permettent de gagner de l'argent. En outre, l'efficacité énergétique est avantageuse du point de vue environnemental. Dans ce cas, pourquoi les mécanismes de marché ne s'orientent-ils pas vers une plus grande efficacité ? C'est une question qui nous interpelle. L'efficacité énergétique, en effet, n'est pas un critère de vente ou d'achat. Qui demande à son fournisseur le coût énergétique d'un ordinateur lorsqu'il acquiert une machine ? Personne. Ce n'est pas une priorité. Seule la réglementation permettra de chasser du marché des appareils qui consomment trop, même si les appareils qui consomment peu peuvent s'avérer plus économiques pour les acquéreurs.

A moyen terme, cependant, nous ne nous en sortirons pas sans percées technologiques. Il n'existe en la matière aucune panacée, ni le nucléaire, ni l'énergie renouvelable. Il conviendra de lancer la réflexion tous azimuts. Nous anticipons des percées technologiques dans les énergies renouvelables, pour en réduire le coût. Il n'y a pas de développement durable avec des subventions durables. Il faudra également davantage de nucléaire, ce qui suppose une percée à la fois technologique et politique : il faudrait disposer d'arguments pour expliquer à l'opinion que le problème des déchets est réglé. D'autre part, nous allons continuer encore très longtemps à utiliser le pétrole, le gaz et le charbon. Il nous faut donc opérer une percée permettant d'utiliser ces énergies sans émettre de CO₂, ce qui fait appel à des technologies de capture et de séquestration, encore coûteuses aujourd'hui.

Concernant le transport, je n'évoquerai pas l'évolution de la demande de mobilité pourtant capitale. Cela dépasse le champ de compétence de notre Organisation. En revanche, je suis en mesure d'affirmer que le transport est un point crucial pour ceux qui se préoccupent de l'énergie. En effet, les deux-tiers de la consommation du pétrole dans le monde concernent les transports et 90 % des services de transport font appel au pétrole. Que peut-on attendre des transports, en termes d'accroissement de l'efficacité énergétique ? Depuis une dizaine d'années, on n'a constaté pratiquement aucun accroissement de l'efficacité des automobiles. Certes, des progrès importants ont été accomplis au niveau des moteurs, mais leurs effets ont été annulés par ceux d'autres évolutions (poids du véhicule, consommation due à la climatisation...). Nous pensons que compte tenu de l'évolution tendancielle de la technologie et du parc mondial, on peut s'attendre à un accroissement, modeste, de l'efficacité énergétique de l'automobile. Nous tablons sur un accroissement d'ici 2050 de 150 % du nombre de véhicules/kilomètre dans le monde pour une demande qui augmenterait de 112 % seulement, soit une augmentation de l'efficacité énergétique de 15 %. Nous pensons qu'il est possible d'aller très au-delà de cette tendance et qu'il est possible de doubler cette progression et d'accroître l'efficacité énergétique de 30 % d'ici 2050. Plusieurs percées technologiques doivent le rendre possible (amélioration de la combustion, réduction des frottements, diminution de la consommation des équipements...).

L'accroissement de l'efficacité énergétique ne suffira pas. Il faut également s'intéresser aux carburants alternatifs. Il en existe de très nombreux, tels que le biocarburant, le GPL, etc. Il faut les apprécier en fonction de leur compétitivité, de leur capacité à diversifier nos sources d'approvisionnement et de leur impact sur les émissions de CO₂. Un seul carburant répond favorablement à ces trois critères. Il est économique, compétitif, réduit les émissions de CO₂ et améliore la diversité énergétique. Il s'agit de l'éthanol, produit à partir de la canne à sucre dans les pays tropicaux. Il est extrêmement regrettable que les gouvernements aient mis des barrières à l'entrée de l'éthanol produit au Brésil ou en Inde dans nos pays, alors qu'il s'agit de la solution qui répond aujourd'hui à tous les problèmes énergétiques qui sont posés. Les carburants produits à partir du gaz naturel ou du charbon sont certes très propres ; ils accroissent la diversité de nos approvisionnements, mais ils présentent des coûts élevés et produisent des quantités considérables de CO₂. Pour développer ces énergies, il nous faudra des percées technologiques permettant de développer la capture et la séquestration du CO₂.

La façon actuelle de produire des biocarburants en Europe et Amérique du Nord est très peu recommandable. Elle est très coûteuse et ne subsiste que grâce aux subventions ; qui plus est, le bilan CO₂ des biocarburants est mauvais si l'on tient compte de tout le processus industriel mis en jeu. Pire que la betterave à sucre européenne est le maïs américain. Mais il faut croire à l'avenir des biocarburants à condition de développer la future génération - qui tirera parti de la totalité de la plante grâce à la fermentation lignocellulosique - qui peut devenir compétitive d'ici une dizaine d'années.

Je terminerai en évoquant l'hydrogène, solution à laquelle je ne crois personnellement pas beaucoup. L'hydrogène est une source d'énergie qui, combinée aux piles à combustible, présente un rendement théorique excellent. Le programme global de réduction du CO₂ montre que les économies les plus

facilement réalisables ne concernent pas le transport. Mais il faudra, pour les mener à terme, faire des percées technologiques dans le domaine des transports et il est possible que ce soit au niveau de l'hydrogène. Aujourd'hui, les coûts de production de l'hydrogène sont faramineux. L'hydrogène doit être fabriqué à partir d'eau ou de gaz naturel, ce qui consomme beaucoup d'énergie, plus que l'énergie rendue disponible. Si l'on produit l'hydrogène à partir de combustible fossile, on ne règle pas le problème de l'émission de CO₂. De plus, pour que la pile à combustible soit compétitive par rapport à un moteur diesel, il faudrait diviser son coût par 50. C'est dans le domaine du possible, mais il n'est pas certain que ce soit immédiat.

II. Quelles nouvelles technologies crédibles pour répondre au défi énergétique ?

Danielle NOCHER

Monsieur Gatignol, quelles sont les pistes qui vous paraissent crédibles ?

Claude GATIGNOL, député de la Manche

J'interviens aujourd'hui en tant qu'auteur de deux rapports, l'un sur l'hydrogène et la pile à combustible, qui a été publié il y a quatre ans, et le plus récent, qui concerne « la voiture du futur, moins polluante et plus économe », problématique qui concerne le transport, l'énergie et l'environnement.

On attend de moi que je m'exprime sur les technologies crédibles. Il faut commencer par définir quel est l'usage de la voiture. Il y a sans doute un « véhicule des villes » et un « véhicule des champs ». On ne peut pas parler d'un véhicule sans en préciser les usages attendus. Il faut donc envisager une variété de technologies possibles selon l'usage. Se pose également la question du transport collectif, de personnes ou de marchandises. Toutes les projections montrent que si la voiture particulière a su faire des efforts depuis des années en réduisant fortement ses émissions, les plus grandes augmentations de rejet de CO₂ sont venues des poids lourds et, donc, du fret.

« *La voiture, c'est la liberté* » avait dit Simone de Beauvoir après avoir acquis son premier véhicule ; Pompidou avait affirmé que « *les Français aiment leur bagnole* ». La voiture répond à un besoin de mobilité durable ; c'est incontournable.

Dans notre rapport, nous avons nettement séparé la pollution par produits chimiques ayant un impact sur la santé et la production de gaz carbonique. Nous avons fait différents constats. Le parc français compte 36 millions de véhicules légers ; 2 millions de véhicules neufs sont vendus chaque année. Pour renouveler le parc, il faut donc un certain délai. Il n'y a pas de solution miracle à ce niveau. Les percées technologiques touchent le système thermique (motorisation) et passent par l'économie de la consommation. Le fait d'avoir mis en place des carburants sans plomb a constitué un progrès, tout comme la réduction du soufre dans le gasoil, ou l'apparition du GPL et des biocarburants. Nous avons également beaucoup d'espoir en matière de développement de la lignocellulose. Les motorisations thermiques sont en France à 70 % diesel. Le diesel a bien géré son évolution technologique en diminuant sa consommation par kilomètre parcouru. La France dispose d'un parc diesel moins polluant et plus économe que bien d'autres pays.

J'aimerais évoquer le parc de véhicules électriques. La voiture électrique existe, mais c'est encore surtout un véhicule de laboratoire. C'est certainement la voiture de demain à condition de maîtriser la technologie, aussi bien au niveau de la propulsion que du stockage de l'énergie. Aujourd'hui, le coût des batteries est à

lui seul supérieur à celui du reste du véhicule. J'ai demandé au Ministère de la Recherche de développer tout particulièrement la recherche en matière de stockage de l'énergie.

Il existe également des voitures hybrides, comme la Prius de Toyota ; je crois beaucoup aux hybrides rechargeables. Ces véhicules ont un avenir certain mais il va falloir que nous nous mettions d'accord sur la provenance de l'électricité destinée à recharger les véhicules. Certes, la France possède des disponibilités électriques importantes - je viens personnellement d'une région productrice. Mais si nous lançons des voitures rechargeables sur le marché, il faudra doubler le parc nucléaire en France.

Quant aux véhicules à pile à combustible, les prix sont encore très largement dissuasifs. L'hydrogène pose des problèmes de production, de transport et de stockage.

En conclusion, tout ce qui est R&D en termes de transport et de véhicule doit être mis en avant si nous voulons aller plus loin avec moins de carburant. Moveo, pôle de compétitivité de ma région, peut d'ailleurs jouer un rôle majeur dans la recherche sur les transports du futur.

Danielle NOCHER

Je cède la parole à Geneviève Gaillard, députée des Deux Sèvres.

III. Quels sont les potentiels des nouveaux carburants ? Quel rôle pour le transfert modal et la fiscalité écologique ?

Geneviève GAILLARD, députée des Deux-Sèvres

Les défis énergétiques en matière de transport sont considérables et nous ne pourrions y faire face qu'en remettant profondément en cause nos manière de faire, de vivre, de nous déplacer et en mobilisant notre matière grise pour innover.

La question n'est pas tant selon moi de trouver des véhicules totalement propres que de modifier nos pratiques de mobilité. C'est une responsabilité qui incombe à chacun d'entre nous en tant que citoyens, à l'Etat, aux industriels et aux élus qui ont à mettre en œuvre les conditions du changement, dans un esprit d'équité. Il ne s'agit pas pour moi d'augmenter systématiquement la fiscalité mais d'accompagner, par des mesures différentes - incluant la fiscalité - la prise de conscience et les changements qui en découlent.

Il faut apporter des réponses politiques et institutionnelles sur plusieurs plans. Nous devons notamment penser sérieusement aux recettes affectées. Je plaide pour une TIPP fottante et à contre-cycle, qui permette de garder des recettes en cas de pétrole bas pour financer les infrastructures. Le mécanisme du bonus/malus sur les véhicules achetés pourrait également permettre un progrès. La fiscalité sur le kérosène et la taxation sur les camions pourraient compléter un dispositif global. A cela s'ajoute l'utilisation des biocarburants. Nous ne pouvons pas mettre aujourd'hui sur le marché des produits comme le flexfioul avant d'en faire le bilan technologique et écologique. Il me semble en outre important de donner davantage de responsabilité aux collectivités locales en matière de déplacement. Les élus de terrain sont en effet ceux qui, en matière de transports, sont souvent les mieux placés. Il est pour cela nécessaire d'accroître leurs compétences. Ainsi pourrait être créé un code de la rue permettant au maire de gérer l'espace public en fonction des quartiers, pour faciliter les déplacements urbains. L'instauration de péages urbains pourrait constituer une avancée intéressante. On ne parle pas suffisamment non plus d'innovations telles que le covoiturage, qui permettrait pourtant de réduire considérablement les déplacements.

Il me paraît indispensable d'aider les collectivités locales à entamer leur révolution. Le Premier Ministre s'est efforcé de lancer des pistes mais il a considérablement réduit les aides qui étaient apportées aux collectivités. Votre Association pourrait être force de proposition dans ce domaine car les mesures permettant de changer les comportements coûtent cher.

La modification des comportements est essentielle pour répondre aux objectifs environnementaux que nous avons évoqués.

IV. Comment Airbus relève-t-il les défis du développement durable ?

Danielle NOCHER

Monsieur de Saint-Aulaire, vous êtes directeur des affaires environnementales d'Airbus. Comment Airbus relève-t-il les défis du développement durable aujourd'hui ?

Philippe de SAINT AULAIRE, directeur des affaires environnementales Airbus

Airbus est une société de 55 000 personnes, implantée dans quatre pays européens ; son chiffre d'affaires s'élève à 22 milliards de dollars. Nous faisons aujourd'hui jeu égal avec notre compétiteur Boeing et nous nous apprêtons à livrer 430 avions cette année.

Notre industrie est une industrie à très long cycle, ce qui nous oblige à penser juste et à ne pas nous tromper. En outre, nous sommes une industrie globale. Nous construisons des avions pour le monde entier. Nos efforts de R&D sont considérables. Enfin, nous avons à faire face à une croissance extrêmement forte de la demande de transport aérien. Ces quatre aspects nous placent donc mécaniquement dans une perspective de développement durable.

Sur le plan économique, 40 % des matières transportées en valeur le sont par l'aérien. 29 millions d'emplois sont directement liés à l'aérien dans le monde, secteur qui accueille également 2 milliards de passagers par an.

Le bruit, la qualité de l'air, les émissions et les aspects industriels constituent nos sujets de prédilection en matière d'environnement. En matière de bruit, l'empreinte d'un TGV lancé à 300 km/h équivaut à celle produite par le décollage d'un avion des années 70 ; elle est très largement supérieure à celle d'un avion moderne. Nous avons fortement progressé dans ce domaine. En outre, la capacité d'emport d'un A380 est telle qu'il fera moins de bruit qu'un A340. Nous visons encore une diminution par deux de la gêne due au bruit d'ici 2020. La réduction du bruit passe par une action sur les sources, par le mode de pilotage, par le renouvellement du parc, parfois imposés aux compagnies. Il faut en outre mieux gérer les implantations d'habitats autour des zones aéroportuaires.

Concernant les émissions, des progrès colossaux ont été effectués. Il reste à travailler au niveau de l'oxyde d'azote et les recommandations en la matière sont très strictes. L'objectif est de réduire ces émissions de 80 % d'ici 2020. Les émissions ont été réduites de 70 % entre les jets du passé et ceux d'aujourd'hui. L'A380 permettra de gagner encore. Ce n'est pas suffisant ; nous visons, à l'échéance 2020, une réduction supplémentaire de 50 % par rapport à la technologie de l'an 2000.

Airbus vient d'être certifié ISO 14001, comme d'autres sociétés. Mais nous sommes certifiés sites et produits. Tous nos sites sont certifiés et cette certification couvre l'ensemble de nos produits, à tous les

stades (conception, utilisation, maintenance, démantèlement). Les impacts environnementaux sont surveillés à tous les stades et nous sommes la seule compagnie au monde à avoir obtenu une telle certification.

Airbus a pu progresser en matière environnementale en se tenant à l'écoute de toutes les parties prenantes tout en produisant les produits attendus par les clients. Airbus, en tant que leader, doit développer une véritable vision de l'environnement et de l'avenir ; au niveau mondial, beaucoup reste à faire.

V. Quel rôle l'aménagement du territoire doit-il jouer en matière de transports et de mobilité durable ?

Danielle NOCHER

Olivier Paul-Dubois-Taine, quel rôle l'aménagement du territoire doit-il jouer en matière de transport et de développement durable ?

Olivier PAUL-DUBOIS-TAINE, ingénieur des Ponts et Chaussées

Je centrerai mon propos sur les territoires à meilleure efficacité énergétique. Cela me conduit à faire une rétrospective de l'évolution de nos territoires. Les possibilités accrues en termes de mobilité et l'accroissement du volume de temps libre disponible ont totalement modifié nos rapports au territoire depuis 50 ans. S'en est suivie la construction des autoroutes, des lignes à grande vitesse ou encore des aéroports, pour accompagner les déplacements et le tourisme de masse. Les kilomètres terrestres parcourus ont doublé en 25 ans. Nos modes de vie ont changé par rapport à ceux de nos grands-parents et nos consommations d'énergie dans les transports ont été multipliées par cinq depuis 25 ans.

Faut-il pour autant envisager un retour à la situation antérieure ? Ce n'est pas envisageable. Mieux vaut chercher à mobiliser les économies que chaque acteur du développement du territoire peut imaginer à son échelle dans l'environnement actuel. Chacun d'entre nous dispose de marges de choix : choix du véhicule, comportement de conduite, situation de l'habitat, destinations touristiques, covoiturage, etc. Où se situent les gisements d'économies et comment les valoriser ? Quatre situations assez contrastées peuvent apporter un début de réponse.

S'agissant du cœur des villes denses, il semble que nous ayons trouvé des solutions satisfaisantes. Les habitants peuvent se déplacer à pieds ou grâce aux transports collectifs. Mais ce modèle n'est pas généralisable. Il s'agit en quelque sorte d'un modèle de luxe, comme en attestent les prix du foncier. D'autre part, les habitants du centre-ville sont extraordinairement mobiles en dehors, en raison de leur mode de vie, qui les amène, pour beaucoup d'entre eux, à emprunter TGV et avions. Ce modèle de la ville dense n'est pas généralisable et ne concerne que 30 % de nos concitoyens.

Les périphéries des grandes villes regroupent 35 % des Français. Ces habitants ne peuvent se passer totalement de leur véhicule dans leur vie quotidienne en raison de la localisation des emplois. Il s'agit d'un paramètre sur lequel les experts en aménagement du territoire et les entrepreneurs n'ont pas suffisamment réfléchi, alors que de nombreuses économies sont envisageables. Si l'habitat et l'emploi sont dispersés, on peut faire en sorte que les services soient mieux organisés pour permettre des économies de mobilité, à satisfaction égale.

Les territoires isolés, petites villes et régions à faible densité constituent un troisième type de problématique. Leurs habitants n'ont pas accès facilement aux services de proximité de qualité.

Les zones d'accueil touristique et de loisirs forment la dernière zone exemplaire. Comment accueillir convenablement les touristes qui viennent séjourner dans ces zones, qui couvrent une partie importante de notre territoire ? Il ya là encore des économies à réaliser.

Réaliser ces économies suppose de trouver des instruments assez fins, en légitimant la nécessité de faire des économies et en levant les obstacles réglementaires qui peuvent freiner les initiatives susceptibles d'être prises par les acteurs.

VI. Débat

Jacques TRORIAL, Association des Ports français

Nous n'avons pas évoqué le transport maritime, qui assure pourtant 90 % du transport des marchandises en tonnage entre l'Europe et le reste du monde et 40 % des échanges de marchandise internes à l'UE. Le transport maritime est le mode qui peut le plus facilement opérer sa conversion énergétique. Il existe d'ores et déjà, dans le domaine militaire ou parmi les brise-glaces du Nord, des navires atomiques. La mutation est techniquement possible.

De plus, peut-on espérer modérer la demande de transports ? Si on peut répondre par l'affirmative pour les déplacements privés dans les pays développés, cela n'ira pas très loin, le besoin de transport n'étant pas près de disparaître. Concernant les marchandises, la question est souvent posée. On entend souvent parler d'absurdité dans le transport des marchandises à l'échelle mondiale et d'un manque de rationalité. J'aimerais demander à Claude Mandil ou à un parlementaire quelle est leur perception à ce sujet. Une redéfinition des règles du jeu dans les transports de marchandises au niveau mondial pourrait-elle avoir un effet significatif ?

Claude MANDIL

Ce sujet excède ma compétence, qui est liée à l'énergie.

Olivier PAUL-DUBOIS-TAINE

J'ai participé à des travaux à ce sujet au niveau du Conseil général des Ponts et Chaussées. Des économies sont possibles mais elles échappent en grande partie à la gouvernance de nos pays, voire à celle de l'UE. Les grands groupes industriels qui se préoccupent de mesurer leurs consommations d'énergie ont certainement pris conscience du problème et vont chercher des pistes d'économie. Ils en trouveront mais à une échelle restant modérée. Il y a selon moi aussi beaucoup à faire en matière de transport des personnes. Les gisements d'économie en la matière sont nombreux. Si une prise de conscience s'opère, chacun trouvera à son échelle les économies les plus astucieuses à réaliser, à condition que cela s'opère dans un mouvement d'ensemble et qu'il y ait un accompagnement de la part de l'autorité publique.

Jean GADENNE, Directeur du développement de la voie d'eau, VNF

Je représente le transport par voie fluviale, qui peine à se développer aujourd'hui en France, tant il est difficile de parler de massification. N'est-il pas nécessaire aujourd'hui d'oser à la fois la régulation, mais aussi oser organiser des offres de massification, pour trouver des solutions en dépit du libéralisme que nous avons tous au fond de nous ?

Claude GATIGNOL

Il faut savoir ce que nous voulons obtenir. Si nous nous occupons d'économie, on ne s'occupe pas d'environnement. Nous avons très nettement amélioré les émissions des véhicules suite à l'application des normes européennes. Cette réglementation a été acceptée : constructeurs, équipementiers et pétroliers ont tous pris part à cette amélioration.

L'usage des voies fluviales ne peut que faire suite à une décision politique et d'évolution technologique qui permettrait d'avoir moins de poids lourds sur les routes. Pour l'heure, nous n'avons pas trouvé de solution pour permettre de réduire l'usage des grands axes car il n'existe pas de plateformes appropriées.

Claude MANDIL

Il n'y a pas à choisir entre libéralisme et réglementation. Les anglo-saxons parlent de « *deregulation* », mais le libéralisme, qui prône l'utilisation des mécanismes du marché, peut vivre avec beaucoup de régulation. Nous ne parviendrons pas à améliorer l'efficacité énergétique sans réglementation, mais tout en utilisant les mécanismes de marché (exemple des permis d'émission de CO2).

André DOUAUD, CFA

La question des gaz à effet de serre est planétaire. La France, qui mène depuis longtemps une politique énergétique exemplaire, presque par hasard, grâce à son parc nucléaire et au prix élevé des carburants, représente 2 à 3 % des émissions mondiales. Même si la France veut être exemplaire, cela n'aura pas d'utilité au niveau mondial. Il faudrait davantage parler de la diffusion planétaire de nos technologies et alors, notre influence sur les problèmes de changement climatique sera considérable. Que pensez-vous de l'internationalisation de ces questions ?

Claude MANDIL

Je suis d'accord avec vous : nous ne réglerons les problèmes de l'effet de serre et de l'énergie qu'à l'échelle de la planète. Je ne partage pas votre avis sur le manque d'intérêt de la France pour la diffusion des technologies. Il ne peut y avoir de politique énergétique nationale. Une politique européenne est indispensable. Les décisions doivent être prises au niveau européen et tous les problèmes qui se posent sont mondiaux.

La vertu d'exemple est importante. Il est souhaitable que des pays comme la France se fixent des objectifs du niveau du Facteur 4. De nombreux changements interviennent aujourd'hui dans le monde – pensons au changement de positionnement de certains Etats des Etats-Unis ou encore du gouvernement australien - et ils n'interviendraient pas si l'Europe ne donnait pas l'exemple. C'est également vrai pour la Chine, qui est tirée dans ses ambitions par l'exemple européen.

Claude GATIGNOL

Dans certains domaines, nous sommes en pointe, notamment au niveau de l'électricité. Il faut faire des efforts pour aller vers le Facteur 4 lorsque c'est possible. Nous pouvons progresser dans le logement, qui représente un gisement important d'efficacité. Dans le domaine du transport, pour réduire les émissions, on pourrait envisager des aides en fonction du résultat obtenu grâce à la technologie mise en œuvre. Les carburants de synthèse et biocarburants représentent également des gisements de réduction d'émission

considérables. Je suis plus réservé quant à la taxation, à moins que son produit ne soit immédiatement réinvesti pour améliorer la vie de nos concitoyens. En ville, tout ce qui gêne la circulation est source de pollution et d'hyperconsommation. Cela ne semble pas encore être admis dans bien des métropoles.

Danielle NOCHER

J'ignore à quelle ville vous faites allusion !

Francis BABE, FNTR

Nous sommes souvent pris dans des contradictions. En matière de performance durable, l'optimisation des tournées et la réduction des retours à vide des véhicules de transport de marchandises, sont une priorité pour nous pour réduire les kilomètres parcourus. Mais les obligations européennes en matière de sécurité alimentaire font se multiplier les véhicules dédiés au transport des produits, ce qui interdit leur usage pour des chargements divers. Or la sécurité alimentaire est une exigence au moins aussi valable que celle de la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Il ne sera pas toujours facile de rendre compatible toutes ces priorités. La taxation des poids lourds en Suisse a réduit les retours à vide en Suisse. La réglementation européenne va les multiplier en Europe... C'est contradictoire.

Philippe de SAINT AULAIRE

Dans le transport aérien, le coefficient de remplissage est un critère déterminant. Il est aujourd'hui de 80 % en moyenne.

Boeing pense que notre marché va se développer par du point à point (liaison de ville à ville). Nous pensons que le marché va se développer mais en faisant entrer en jeu les hubs comme celui de Roissy. Nous pensons que l'usage du hub est une bonne solution.

Claude MANDIL

Il est important de mettre les contradictions que vous avez évoquées au grand jour. Par exemple, nombre de nos concitoyens ignorent que produire des carburants à très basse teneur en soufre implique d'utiliser beaucoup d'hydrogène dans les raffineries ; or l'hydrogène est produite à partir de méthane ce qui implique une forte émission de CO2. Réduire la teneur en soufre des carburants se traduit par l'augmentation des émissions de CO2. Il serait bon de le faire savoir.

Alain GILLES, Conseil national des Transports

La proportion de la population urbaine va fortement augmenter dans l'avenir. Quelle est l'efficience des organisations urbaines et peut-elle être développée ?

Olivier PAUL-DUBOIS-TAINE

On constate généralement que les consommations énergétiques sont moindres dans les villes denses que dans les villes étalées. Mais les agglomérations sont le fruit de l'histoire et pour les villes européennes, le développement périurbain est derrière nous. On ne peut agir que sur une meilleure organisation locale. Il

n'existe pas de solution miracle mais des processus de prise en compte de l'environnement dans la chaîne d'évolution des territoires. Ne cherchons pas de modèles car ils n'existent pas.

Charles de COURSON, député de la Marne

Toutes les études montrent que la croissance des transports se fait à un rythme très supérieur à celui de la réduction des émissions. La mise sous quotas de CO2 de l'ensemble des transports ne pourrait-elle pas être un élément de responsabilisation de la gestion des différents modes de transports ?

Claude MANDIL

Bien entendu !

Philippe de SAINT AULAIRE

Tout moyen mis en œuvre doit viser l'efficacité énergétique maximale. Dans l'aérien, le transport de carburant se fait au détriment de celui des passagers et tous les constructeurs sont obnubilés par la réduction de la consommation en réduisant la masse et en améliorant l'aérodynamique pour diminuer la puissance nécessaire, ce qui contribue à réduire le bruit. Nous travaillons donc en permanence en faveur de la préservation de l'environnement. Quant aux éventuelles taxations, elles nous ne feraient pas progresser plus vite et n'amélioreraient pas les performances du transport aérien.

L'Europe avance en matière de quotas d'émission de CO2. Elle avait imaginé un système touchant l'ensemble des compagnies arrivant ou partant d'Europe mais il semble qu'elle fasse marche arrière. En effet, la perception d'un tel sujet n'est pas la même partout dans le monde. Les Américains y sont par exemple totalement opposés et étaient prêts à engager une véritable guerre économique avec l'Europe sur ce sujet. Si seules les compagnies aériennes européennes étaient touchées, cela créerait de fortes disparités entre transporteurs, ce qui peut avoir des conséquences importantes en matière de concurrence.

Olivier PAUL-DUBOIS-TAINE

Dans le domaine des transports terrestres, les spécialistes des économies réfléchissent au sujet des taxes et des quotas. L'élasticité des transports aux prix est très faible. Le niveau de circulation automobile est très peu sensible aux variations des prix du pétrole. Pour que le secteur participe et prenne sa part dans les économies d'émissions de gaz à effet de serre, mieux vaut envisager des quotas, qui soient spécifiques à chaque secteur et bien dosés, pour éviter des crises sociales et la création de rentes de situation. C'est un domaine complexe qui nécessitera certainement des expérimentations avant toute généralisation.

Claude GATIGNOL

L'augmentation de 50 % de l'offre de transport collectif ne se traduirait que par une baisse de 4 % de l'utilisation des véhicules personnels et je suis certain qu'il en va de même dans le domaine des marchandises. Les décisions d'investissement doivent toujours tenir compte du service rendu ensuite.

2^{ème} table ronde

Quelles orientations ? Pertinence et limites du report modal

La table ronde est animée par Danielle NOCHER, Valeurs Vertes.

I. Les préconisations de la MIES pour favoriser la mobilité durable, comment atteindre le facteur 4 ?

André GASTAUD, conseiller du président de la Mission Interministérielle de l'Effet de Serre

Monsieur Perben serait mieux placé que moi pour répondre à cette question et je n'entends pas vous donner de remède des miracles pour le Facteur 4.

Pour diviser par quatre les émissions des transports, il ne faut pas lire le plan Climat 2004, relativement ambitieux, dont l'objectif est de stabiliser les émissions de gaz à effet de serre en 2008/2012 par rapport à ce qu'elles étaient en 1990. Sa réactualisation relève plutôt d'un catalogue des promesses gouvernementales émises au cours de ces des deux dernières années.

Lors du colloque Facteur 4, qui s'est tenu à Bercy, a été présenté le rapport de Christian de Boissieu qui a mis l'accent sur la nécessité de commencer immédiatement. Or, depuis que ce rapport a été présenté, il y a deux mois, rien n'a été fait. Nous sommes trop occupés à préparer les futures élections. Deuxième conclusion : il faut diviser les émissions par quatre. Mais rien n'est dit quant à la répartition par secteur de cet objectif, chacun relevant pourtant d'un secteur différent. Le secteur de l'Energie affirme avoir déjà divisé ses émissions par six. Les secteurs des Transports, de l'Habitat, de l'Energie ou de l'Agriculture ont chacun leur position sur le sujet.

Certains secteurs comme les transports ont vu leurs émissions fortement augmenter globalement depuis 1990. L'avion reste un gros consommateur de carburant en raison du nombre de kilomètres parcourus. Un aller-retour à Lisbonne en avion moyen courrier représente l'émission de 460 kilos de CO2 pour une durée de trajet équivalente à celle d'un trajet Paris-Deauville, qui représente une consommation de 70 kilos de CO2. Si j'avais dû m'acquitter d'une taxe sur l'émission de CO2 en raison de ce différentiel, celle-ci aurait été d'un montant de ... 3 euros. Les marchés de CO2 sont un pis-aller. Le risque est que l'on s'aperçoive au bout de dix ans qu'ils n'ont servi à rien.

Tous les secteurs fonctionnent aujourd'hui dans une économie intégrée et contribuent tous aux émissions de CO2. Il manque en France un organisme central mêlant Etat, collectivités, acteurs économiques et société civile, pouvant avoir une vision globale de la situation pour que nous puissions réellement viser la réduction par quatre des émissions de CO2, sans que les secteurs se renvoient la balle en permanence. Pour l'heure, la mission que je représente ne compte que sept personnes et nous ne pouvons pas régler tous les problèmes à nous seuls.

Pour mener à terme la division par quatre des émissions en 2050, il faut une conscience collective des citoyens et des donneurs d'ordre de ce qu'il convient de faire pour épargner à la planète le réchauffement climatique. Il faut du courage politique pour prendre des décisions qui feront mal, proposer et voter les articles de loi nécessaires pour permettre aux collectivités locales de mettre en œuvre l'organisation des transports nécessaire dans les villes.

Danielle NOCHER

Nous nous heurtons depuis des années au cloisonnement que vous avez évoqué.

Je cède la parole à François Peter, qui va nous parler de l'expérience d'un opérateur industriel face au défi du CO2.

II. Un opérateur industriel face aux défis du CO2

François PETER, conseiller du président de Veolia Transports

Veolia Environnement est une entreprise française implantée dans 65 pays ; elle compte quatre divisions : Veolia Eau, Veolia Propreté, Veolia Energie et Veolia Transport, premier opérateur privé européen de transport public. Notre appellation même montre que l'environnement est important pour notre Groupe. Nous répondons en permanence aux problématiques qui sont soulevées par nos clients. Nous les prenons en compte au niveau Corporate, avec la Direction du Développement durable, puis au niveau de nos différentes divisions. Notre premier rapport sur le développement durable date de 2001, ce qui prouve que notre prise de conscience est ancienne. Nous avons défini un système de management environnement en 2002 pour le déployer en 2003. Il est l'outil de mise en œuvre de notre politique environnementale.

Veolia Transport est spécialisé en transports terrestre et maritime publics. Nous exploitons des réseaux de transport public urbains ou périurbains mais aussi des services de transport à la demande, qui sont toutefois peu développés en France par rapport à des pays comme les Pays-Bas ou les Etats-Unis. Nous proposons également des services aux industriels dans le domaine du fret ferroviaire.

Concernant les émissions de gaz à effet de serre des transports, compte tenu de la nature de nos véhicules, l'énergie primaire la plus utilisée est le pétrole. Le gaz à effet de serre le plus émis est le CO2, qui représente 95 % de nos émissions. Il est important de signaler que les émissions de gaz à effet de serre sont directement proportionnelles aux consommations. Réduire la consommation permet donc de réduire proportionnellement les émissions, d'augmenter l'efficacité énergétique et d'améliorer le compte de résultat.

Veolia Transport propose à ses clients des solutions innovantes pour accroître l'attractivité de nos services en réduisant autant que possible nos émissions et en accompagnant les collectivités locales pour développer des schémas de mobilité durable.

Nous nous sommes positionnés sur le marché du fret ferroviaire, en cours de libéralisation. Mais la part du fret ferroviaire ne cesse de diminuer. Le transport routier représente 70 % du transport de marchandise, contre 22 % pour le ferroviaire. Le fret ferroviaire est incontestablement le plus approprié à la préservation de l'environnement. Les taux d'émission à la tonne transportée sont incomparables. Mais la route domine parce qu'elle offre des prix plus concurrentiels et une meilleure sécurité. Nous estimons qu'il faut aujourd'hui accroître la concurrence dans ce domaine car elle est source d'innovation.

Dans les transports collectifs, les collectivités locales disposent de trois leviers d'action. La réglementation (circulation, stationnement), les réseaux de transports collectifs, la promotion des modes doux (vélo et marche à pied). En tant qu'exploitant de systèmes de transport à la demande, nous avons des niveaux d'émission limités si on les rapporte à la personne transportée. Les bus et cars représentent une émission divisée par deux par rapport à la voiture.

Par notre présence internationale, nous pouvons expérimenter divers systèmes dans de nombreux pays et en tirer des enseignements pour les mettre au service de nos clients. La maîtrise des émissions de gaz à effet de serre est un enjeu crucial. Cette maîtrise a un impact direct sur la consommation des énergies. Nous appelons de nos vœux une plus grande concurrence dans le domaine du fret et nous encourageons les partenariats public/privé dans le domaine du transport public.

III. Quelle efficacité pour une fiscalité écologique ?

Daniel COURIVAULT, Vice-président de la FNAUT

Nous croyons beaucoup au rééquilibrage modal et à ses vertus. Les transferts modaux sont pour la FNAUT une piste sûre. Nous savons sur quoi doivent porter les efforts : le voiture en zone urbaine, les camions pour les transports longue distance et les avions pour les moyens courriers.

Concernant les personnes, le transfert modal le plus spectaculaire est celui de l'avion vers le TGV dès que la durée de déplacement dépasse trois heures. Le TGV aura capté en 2030 un trafic équivalent à celui de l'aéroport d'Orly... Le développement des TGV s'est également traduit par l'abandon de la voiture dans de nombreux cas. La croissance du TER est elle aussi impressionnante. Nous savons en outre qu'il existe des pistes pour transférer le transport scolaire vers des modes doux.

Le problème du transport de marchandises est qu'il ne paie pas les nuisances qu'il occasionne. C'est pourquoi nous proposons d'imposer aux transporteurs une redevance comme l'a fait la Suisse. Mais au-delà de la taxation, le rééquilibrage modal passe par d'autres conditions :

- que les modes concurrents de la route disposent d'infrastructures compétitives ;
- que les opérateurs des modes alternatifs à la route soient performants (augmentation de la productivité de la SNCF) ;
- que l'aménagement du territoire favorise le rail et la voie d'eau (massification des flux) ;
- que la route soit bien maîtrisée (renforcer les contrôles sur le respect des règles et des normes...).

L'éco-redevance n'est donc pas un remède miracle mais c'est un outil qui doit favoriser le transfert modal. Elle vise à faire payer les modes polluants pour éviter leur extension et favoriser les modes concurrents et alternatifs, afin de rééquilibrer et d'inverser les tendances. Il faut une volonté politique pour mettre en œuvre ces préconisations, afin de bousculer les habitudes.

IV. Quelles conditions pour un report modal vers le ferroviaire ?

Eric FLAMAND, directeur développement durable SNCF

Il me semble préférable de parler de report modal plutôt que de co-modalité, notion qui me met personnellement mal à l'aise. Les biocarburants ne régleront pas tout, loin de là. De la même façon, on ne peut pas miser sur les progrès en matière d'émission de CO₂ de la part des constructeurs et des motoristes. Malgré tous les progrès réalisés sur les véhicules particuliers, les quantités d'émissions progressent, ce qui rend difficile l'atteinte du Facteur 4. Il manque une vision systémique de la situation. Nous devons trouver une dynamique et procéder selon une hiérarchisation des différentes pistes.

Le mode de vie et le comportement des citoyens constituent l'une des pistes à explorer. Dans l'établissement bancaire pour lequel je travaillais précédemment, nous avons convenu qu'il fallait réduire le

recours au transport aérien de nos collaborateurs ou encore privilégier la visioconférence, etc. On ne pourra pas faire l'économie de l'implication responsable des citoyens et des entreprises.

Nous avons par ailleurs besoin d'infrastructures nouvelles pour privilégier les transports par fret et par voie fluviale. Le développement du conteneur maritime va probablement nécessiter une prise en charge par le réseau ferré car le réseau routier ne pourra pas faire face seul.

Il ne faut pas négliger les enjeux techniques en matière d'interopérabilité, ni l'amélioration des performances de vitesse, facteur de report modal important, sur lequel travaille la SNCF.

Chacune de nos organisations se doit d'améliorer les modes de réponses apportées, la qualité du service rendu, en fonction du marché, de ses besoins et de la concurrence qui apparaît sur le fret.

Le soutien de l'Etat aux projets de transport en commun est important. Nous sommes solidaires de l'action qui est menée pour dynamiser les transports urbains collectifs.

Il conviendra de réfléchir sur les politiques d'urbanisme et de limiter l'étalement urbain, de considérer également la valorisation des nouvelles technologies appliquées à nos métiers pour renforcer la qualité de nos services.

Enfin, il existe un axe de réflexion lié à la dimension économique et à la fiscalité. La raison d'être de ces instruments est de pouvoir intégrer les externalités dans le prix supporté par le consommateur. La mise en œuvre fait débat et donne lieu à l'expérimentation de divers outils : quotas, certificats, péage urbain, voire congestion urbaine... Si l'on souhaite rapidement respecter le Facteur 4, il faut trouver les leviers permettant un véritable report modal, vers le fret, qui vise une part de marché de 20 à 30 % en France. Toutes les politiques qui permettront le développement conjoint du fluvial et du fret seront les bienvenues.

V. L'engagement du secteur autoroutier

Danielle NOCHER

Quel est l'engagement du secteur autoroutier en faveur de l'avenir ?

Jean-François LANGUMIER, chef de la mission Prospective et développement durable (DS2D) de la société des Autoroutes Paris Rhin Rhône

Le secteur routier et autoroutier est souvent montré du doigt. Mais les faits sont têtus. Nous avons toujours plaidé pour la co-modalité et après quelques années d'expérience, j'ai pu constater que le degré de pertinence du transfert du chargement de la route vers le fret ne s'était pas accru ces dernières années, au contraire. Alors qu'il était pertinent de procéder à un report modal à partir de 600 km il y a dix ans, il l'est à partir de 1000 km aujourd'hui. Il en est ainsi pour des raisons purement de coût. Toutes les études montrent que la capacité d'absorption du mode ferroviaire est limitée. Un camion fait en moyenne 200 km sur une autoroute. Il s'agit donc le plus souvent de dessertes courtes ; pour ce qui est du fret, il est difficile de massifier des charges sur des distances de plus de 1 000 km, à l'exception de certains axes sur lesquels nous travaillons d'ailleurs avec la SNCF. Il n'existe pas beaucoup d'axes massifiés pour du fret à reporter.

Nous avons tous pris des engagements en faveur du développement durable. Ceux-ci portent notamment sur la fluidité vis-à-vis des clients, qui est un facteur de moindre production de gaz à effet de serre. Nous utilisons pour cela la télématique et les NTIC pour prévenir d'éventuels ralentissements. Le nombre de

jours de congestion totale sur le réseau autoroutier reste très limité en France. Il n'en va pas de même dans les autres pays européens. Sur le réseau concédé, les problèmes de congestion sont limités. Je ne parle pas de la périphérie des villes, qui n'appartient pas au réseau concédé.

Une étude récente de l'Association des sociétés françaises d'autoroute montre que sur le réseau concédé, entre 2002 et 2005, le trafic a augmenté de 6,5 %. Dans le même temps, les émissions de CO2 sont passées de 24 à 23 millions de tonnes, grâce à la réduction de consommation de carburant. La diminution des vitesses de l'ordre de 10 km/h en moyenne explique cette stabilisation, voire cette réduction. L'enquête montre également nettement que les véhicules légers représentent 80 % des km, ce qui génère 52 % de la production de CO2. Les PL des classes 3 et 4 génèrent 44 % de la production de CO2 alors qu'ils ne représentent que 16 % des km parcourus.

Nous estimons qu'un jour ou l'autre, au niveau de notre Groupe, une approche bilan carbone sera incontournable. Nous allons donc nous y préparer. En tant que société d'autoroutes, nous ne pouvons pas nous considérer comme responsables de l'intégralité des émissions, ni estimer que nous n'en sommes pas du tout responsables. Dans notre système libéral, fondé sur l'individualité, il nous semble possible de nous en remettre à l'arbitrage individuel au niveau de chacun des citoyens.

VI. Débat

Philippe de SAINT AULAIRE

Aucun mode de transport ne crée la demande. Il répond à une demande. Nous ne sommes pas responsables de la demande des clients. Nous avons évoqué à plusieurs reprises les changements de comportement nécessaires...

Je suis moi aussi tout à fait favorable à l'intermodalité, mais il faut être clair : un TGV à 300 km/h consomme de l'énergie dans des proportions non négligeables. A cela s'ajoute la saturation des lignes. De même, la création de lignes supplémentaires de fret a un impact sur l'environnement. Le transport aérien paie pour ses infrastructures alors que d'autres modes de transport ne le font pas.

André GASTAUD

Vous avez le même discours que Monsieur Spinetta ! S'il existe une demande, c'est parce que le transport aérien n'est pas onéreux. S'il existait des taxes pour le rendre plus coûteux, la demande serait forcément différente. Je propose que nous taxions le kérosène au niveau international pour voir ce qu'il en serait.

Concernant le TGV, l'ouverture de certaines lignes s'est traduite par une diminution du recours à l'avion pour les mêmes trajets.

Michel DUCAMP, FNAM

Monsieur Courivault a fait un certain nombre d'affirmations fallacieuses. Un certain nombre de trajets ne peuvent se faire aujourd'hui que par l'avion. Il est des domaines dans lesquels l'aérien est pertinent alors que le train ne l'est pas. Les solutions à base de taxe carbone ne sont pas des solutions d'incitation mais d'interdiction.

Gilles MATHELIE, secrétaire national Organisation des Transporteurs routiers européens

On parle d'externalités, mais que dire des 800 millions d'euros de subvention accordés par l'Etat à Fret SNCF et qui n'ont pas permis d'atteindre les objectifs fixés par l'UE ? En outre, le parc des locomotives

au fioul du fret SNCF est loin d'être négligeable et le réseau fret est loin d'être entièrement électrifié. De plus, la SNCF est actionnaire de Geodis, le principal acteur français du transport routier...

Eric FLAMAND

Nous avons certes du matériel diesel mais les émissions ferroviaires ne représentent aujourd'hui que 0,5 % des émissions totales du transport. Nous nous efforçons de progresser en interne sur bien des plans mais il ne faut pas négliger la réalité des faits, qui sont effectivement têtus.

Il est en effet impossible de traverser l'Atlantique en train. Mais on peut aussi envisager de modifier les comportements individuels qui poussent à sur-utiliser certains modes de transports. Le ferroviaire ne réglera pas tous les problèmes et nous ne remplacerons pas demain tous les autres modes de transport. Il faut sortir des débats stériles : nous parlons de rééquilibrage entre les modes, pas de suppression de tel ou tel mode.

André GASTAUD

La route est longue vers le Facteur 4. Nous n'avons pas besoin de querelles stériles aujourd'hui entre les différents secteurs de transporteurs. Il faut coordonner nos efforts, chacun ayant sa place à tenir dans l'économie et dans l'effort de réduction des émissions. Il en va de l'avenir de notre planète et de nos enfants. Nous avons tous à nous retrousser les manches, Etat, citoyens, acteurs économiques, élus et associations. Et il faut cesser de nous chamailler car l'eau monte et la température également.

Conclusion

Philippe DURON

Président de la région Basse-Normandie et co-président de TDIE

Je remercie l'ensemble des contributeurs pour leur participation. Notre association n'a pas pour projet d'opposer les différents modes mais bien de promouvoir des transports responsables. Chaque mode a son degré de pertinence et nous devons travailler pour une plus grande complémentarité. Il y a de la place pour tous. La route n'a pas à s'inquiéter aujourd'hui compte tenu de sa place dominante, position qui restera dominante pendant plusieurs décennies encore. L'avion n'est pas non plus menacé. Sur les très longues distances, il ne peut être concurrencé par d'autres modes. Il existe par ailleurs des demandes de transports, dans d'autres zones de notre planète, qui sont légitimes.

Au cours de la première table ronde, Monsieur Mandil a montré que la question du transport était planétaire et qu'il fallait agir sur plusieurs leviers, l'efficacité énergétique, les percées technologiques, ou encore la modération de la demande de mobilité. Monsieur Gatignol a dit attendre beaucoup de la recherche et du développement. Il pense que l'automobile doit réduire ses émissions, sa consommation et qu'elle a les moyens de le faire. Madame Gaillard s'est interrogée sur la mobilité, la mise en service des biocarburants, et a plaidé pour un renforcement des autorités organisatrices de transports dans l'espace urbain. Philippe de Saint Aulaire nous a montré que l'aérien avait amélioré sa performance énergétique et pouvait encore réduire les émissions et la consommation des appareils. Olivier Paul-Dubois-Taine a pour sa part illustré ses propos par une typologie des situations allant du centre urbain dense jusqu'aux zones rurales peu peuplées.

Dans la deuxième table ronde, nous avons pu mesurer grâce à Monsieur Gastaud les enjeux liés au Facteur 4. Il a notamment montré la limite des marchés des certificats de CO2. Monsieur Peter a montré qu'une société comme Veolia était particulièrement attentive à son impact environnemental et qu'elle apportait des perspectives d'amélioration aux collectivités locales clientes. Monsieur Langumier a évoqué le transport routier, la qualité du réseau autoroutier et les difficultés du report modal vers le fret sur les courtes distances. Monsieur Courivault nous a fait part d'une approche plus militante en faveur d'un transfert modal des transports vers le ferroviaire, notamment pour le fret, ou les modes doux. Monsieur Flamand a quant à lui évoqué la position de la SNCF par rapport au report modal et les atouts dont elle disposait dans le domaine du fret.

Nous avons parlé aujourd'hui de l'espoir que constituent les percées technologiques et l'apparition de nouvelles réglementations mais il faut sans doute avant tout que nous soyons tous acteurs du changement et que nous modifiions demain nos pratiques sociales et citoyennes.