



**Nice, 15 avril 2003**

**Énergie, entreprises et transports :  
comment concilier compétitivité et responsabilité ?**

Compte rendu intégral de la rencontre

*( Ce compte rendu a été validé par l'ensemble des intervenants )*

**Sommaire**

|  |           |
|--|-----------|
| <b>Introduction</b><br>Damien Givelet  | <b>2</b>  |
| <b>Allocution d'ouverture</b><br>Marc Lafaurie<br>Adjoint au Maire de Nice, vice-président de la communauté d'agglomération Nice Côte-d'Azur, délégué à l'Environnement et au Développement durable  | <b>3</b>  |
| <b>Première table ronde : Compétitivité des Entreprises et maîtrise des consommations d'énergie sont-elles conciliables ?</b>  | <b>5</b>  |
| Débat avec la salle  | <b>19</b> |
| <b>Deuxième table ronde : Répondre à la demande du marché en consommant moins d'énergie: les entreprises ont-elles la solution ?</b>   | <b>30</b> |
| Débat avec la salle  | <b>46</b> |
| <b>Intervention de Madame Nicole Fontaine</b><br>Ministre déléguée à l'Industrie   | <b>54</b> |
| <b>Troisième table ronde : Transport de marchandises : faut-il sortir du tout routier ?</b>  | <b>59</b> |
| Débat avec la salle  | <b>73</b> |
| <b>Clôture de la journée</b><br>Monsieur Bernard Asso<br>Adjoint au Maire de Nice, Vice-Président de la Communauté d'agglomération Nice Côte d'Azur, délégué au développement économique et aux affaires européennes, Vice-Président du Conseil général des Alpes-Maritimes, Professeur des Facultés de Droit et Président du CAUE | <b>87</b> |

# **Introduction**

**Damien Givelet**

Bonjour à tous et à toutes.

J'aurais le plaisir d'animer ces journées consacrées au débat national sur les énergies. Il s'agit des deuxièmes rencontres en région, après celles de Strasbourg, le 4 avril 2003, et avant celles de Bordeaux, le 24 avril prochain. Suivront ensuite les rencontres de Rennes, au mois de mai.

Je passe tout de suite la parole à Marc Lafaurie, qui représente Jacques Peyrat et qui nous fait le grand plaisir de nous accueillir aujourd'hui à Nice.

# Allocution d'ouverture

**Marc Lafaurie**

**Adjoint au Maire de Nice, vice-président de la communauté d'agglomération Nice Côte-d'Azur, délégué à l'Environnement et au Développement durable**

Au nom du Sénateur Maire de Nice, Jacques Peyrat, je vous souhaite à tous et à toutes la bienvenue à Nice. Je remercie les organisateurs de cette journée d'avoir choisi notre ville pour ces troisièmes rencontres consacrées au débat national sur les énergies.

Monsieur le Sénateur, Messieurs les Conseillers Généraux, Messieurs les Elus, chers amis, je voudrais avant tout vous présenter les excuses de Jacques Peyrat qui n'a pas pu venir aujourd'hui. C'est avec grand plaisir que je le remplace parmi vous. Le thème qui nous réunit ce jour me tient particulièrement à cœur, en tant qu'élu de la Ville de Nice, chargé de l'environnement et du développement durable, mais également en tant que biologiste. Notre région PACA porte une attention toute particulière aux problèmes d'énergie. Notamment, notre département développe un programme important en matière de maîtrise de la demande de l'énergie.

## **I. Le point de vue du biologiste sur les grands problèmes énergétiques de la planète**

Je développerai le thème des transferts d'énergie en biologie, en prenant l'exemple d'une molécule extraordinaire, la chlorophylle. Cette molécule est capable de capter des photons, de transformer l'énergie solaire en énergie chimique et de stocker cette énergie au niveau de molécules organiques. Ce transfert de l'énergie solaire en l'énergie chimique est essentiel : il permet la vie sur Terre. Comme vous le savez, ces molécules organiques sont à l'origine de la biomasse et elles jouent un rôle capital pour la vie de la biosphère.

Sur le court terme, les molécules organiques sont à la base de notre alimentation. Ces aliments dégradés libèrent de l'énergie physiologique (adénosine triphosphate, ATP) qui nous permet de vivre. Enfin, nous rejetons tous du CO<sub>2</sub> et de l'eau. Ces différentes étapes s'intègrent dans le cycle bio-géochimique de ces molécules. La conclusion de ce premier exemple est que sans soleil, il n'y a pas de vie possible sur Terre.

Sur le long terme, en cas de dégradation plus lente, ces molécules organiques gardent en elles une certaine quantité d'énergie chimique. Ce sont les carburants fossiles que vous connaissez : le gaz, le pétrole, le charbon, etc.

On peut donc dire que, mise à part l'énergie nucléaire, toutes les énergies fossiles ou renouvelables (bois, biomasse, vent, hydraulique, etc) sont le résultat de transferts d'énergie à partir de l'énergie solaire.

Or, les durées des réserves de ces énergies fossiles (50 ans pour le pétrole, 65 ans pour le gaz naturel, 260 ans pour le charbon, 70 ans pour le nucléaire) sont infimes par rapport aux centaines de millions d'années d'existence de notre Planète. Le biologiste que je suis a donc l'obligation d'avertir les autorités que nous nous orientons vers un suicide programmé si nous ne modifions pas nos comportements de consommation d'énergie. La solution évidente – tellement évidente qu'elle

est souvent taxée d'utopique – consiste à investir dans le développement de nouvelles technologies de transfert (photovoltaïque, etc).

## **II. Le décalage nord-sud**

Un ménage chinois consomme annuellement ce qu'un frigidaire américain consomme en six mois. Le décalage Nord-Sud engendre des problèmes non seulement pour les pays en développement, mais également pour la survie des pays développés. Le Sommet de Johannesburg a fini de nous convaincre que les pays émergents ont le droit d'accéder à un niveau de développement au moins équivalent au nôtre. La façon dont nous leur permettrons d'atteindre ce développement doit être une préoccupation majeure pour nous. En effet, s'ils utilisent le même type de développement que le nôtre, c'est-à-dire une surconsommation d'énergie fossile avec les conséquences que cela implique au niveau de l'effet de serre, les risques sont grands. Les pays émergents doivent profiter des nouvelles technologies productrices d'énergie propre. Actuellement, en France, la non-utilisation de ces énergies renouvelables est due au système de distribution égalitaire de l'électricité. La valeur ajoutée de l'électricité est en retrait par rapport aux valeurs ajoutées que nous pourrions trouver dans certaines zones du pays.

En région PACA, le développement de la filière bois-énergie commence à se mettre en place, mais le solaire-thermique est encore insuffisant. Je vous rappelle que deux régions en France ne financent pas l'énergie solaire : l'Ile-de-France et la région PACA ! Il est regrettable que le potentiel solaire de notre région ne soit pas mieux exploité... Nous devrions suivre l'exemple de Barcelone qui a récemment adopté une « ordonnance solaire » qui impose à tous les bâtiments publics et privés qui consomment plus de 2 mètres cubes d'eau chaude par jour (hôpitaux, écoles, etc) d'utiliser de l'énergie solaire, à hauteur de 60 % de leurs consommations annuelles. Je souhaite que ces principes s'appliquent dans la ville de Nice et dans la communauté d'agglomération de Nice Côte d'Azur, mais des aides de l'Etat ou de la région nous sont nécessaires.

## **III. Conclusion**

Je conclurais cette allocution d'ouverture en lançant un appel aux instances politiques nationales et régionales et en leur demandant de participer au développement de l'énergie solaire, ce qui suppose des investissements lourds et sur le long terme. Je les invite également à favoriser la recherche de nouveaux systèmes de transfert d'énergie, à partir du soleil.

Je vous remercie de votre attention.

**Damien GIVELET**

Vous avez employé le terme choc de « suicide collectif », autrement dit, nous n'avons pas d'autre choix que de trouver de nouvelles solutions énergétiques.

**Première table ronde : Compétitivité des Entreprises et maîtrise des consommations d'énergie sont-elles conciliables ?**

Participaient :

*François DEMARCQ, Directeur général de l'ADEME*

*Alain WERQUIN, Président de la Commission Pétrole-Gaz de l'Union des Industries Utilisatrices d'Energies (UNIDEN)*

*Jean PINON, Président du Groupe Régional de l'Association Technique Energie Environnement (ATEE)*

*Henri REVOL, Sénateur de la Côte d'Or, Président du groupe Energie au Sénat, vice-président de l'OPESCT*

*La table ronde était animée par Damien GIVELET, journaliste à LCI*

**Damien GIVELET**

Peut-on concilier compétitivité des entreprises et maîtrises des consommations ? Si j'étais chef d'entreprise, je répondrais « oui, si cela est rentable ». D'autres diront que nous n'avons pas le choix. Il en va de l'avenir de nos enfants et de nos petits-enfants. Comme l'a rappelé Monsieur Lafaurie, les réserves fossiles s'épuisent (50 ans pour le pétrole, 65 ans pour le gaz, etc) et nous n'avons pas d'autre choix que de maîtriser nos consommations d'énergie.

Comment, dans ce contexte, obliger les entreprises à économiser des énergies tout en leur permettant de rester compétitives ? Peut-on le faire sans réglementation ou, au contraire, faut-il au contraire renforcer la réglementation ?

Je vous propose de visionner, en introduction, un film recueillant l'avis de quelques chefs d'entreprise.

**Interviews de chefs d'entreprise : Que représente la consommation d'énergie dans votre entreprise ?**

*La consommation d'énergie est très faible par rapport au coût.*

*Nous avons conscience de dépenser de l'énergie, bien que nous soyons une entreprise de services. En revanche, je ne dispose pas de valeurs quantifiées qui me permettent de connaître réellement la quantité d'énergie dépensée.*

*Ce que représente la consommation d'énergie dans mon entreprise, je ne le sais pas. Je pense qu'elle est faible.*

*Je dispose de données de comparaison.*

*La consommation d'énergie est relativement restreinte. Je dirige une agence de communication, ce qui implique une utilisation très fréquente d'ordinateurs. La principale énergie consommée est l'électricité.*

*Le calcul est relativement complexe et je ne le connais pas.*

*Au sein de ma société, nous consommons beaucoup d'électricité.*

*L'utilisation de véhicules représente un poste de dépenses d'énergie important. Il doit être supérieur aux autres postes.*

*Les postes les plus consommateurs d'énergie sont le Siège Social (consommation électrique). Par rapport à d'autres sièges sociaux, nous dépensons moins étant donné que nous ne sommes pas équipés de la climatisation.*

*Les postes les plus consommateurs d'énergie sont la climatisation et l'essence.*

*Le gaz représente une certaine consommation, mais je suis avant tout soucieux du confort de mes salariés. Je ne vois pas comment je pourrais diminuer ces coûts ou la consommation d'énergie.*

*Le prix de revient de notre service se base sur des frais habituels (salaires), mais nous n'avons pas intégré les charges énergétiques.*

*Nous n'avons absolument pas intégré dans les coûts de revient les coûts de l'énergie.*

*Le prix de revient des produits tient toujours compte des coûts d'énergie, mais ce sont des coûts d'énergie primaire. Nous ne parvenons pas à dissocier précisément l'énergie primaire servant à fabriquer le produit et les coûts annexes d'énergie (coûts d'énergie de logistique, coûts des transports, chauffage des bâtiments, etc).*

*Le calcul de l'énergie est une préoccupation systématique au niveau de l'entreprise, tant au niveau de la production qu'au niveau des services.*

## **Damien GIVELET**

Comme vous avez pu le constater, le poste « énergie » n'est pas intégré dans les coûts de production des entreprises.

François Demarcq, combien représente la consommation d'énergie des entreprises en France ?

## **François DEMARCQ**

Il faut avant s'interroger sur la signification de la notion même de consommation d'énergie pour les entreprises. A l'ADEME, nous véhiculons un message simple : les ménages sont responsables, par leurs décisions, d'environ la moitié des émissions de CO2, l'autre moitié émanant de l'activité professionnelle. Au sein des entreprises, il faut distinguer le secteur industriel du secteur tertiaire. En effet, actuellement en France, les deux tiers des emplois professionnels sont liés aux services. Or le film a parfaitement montré que si les industriels connaissent bien les grands postes de consommation d'énergie, les entreprises de services, quant à elles, n'en ont pas conscience. Il existe donc des différences fondamentales.

En termes de partage de responsabilité entre les ménages et les entreprises, il existe une zone grise de responsabilité partagée, correspondant aux dépenses énergétiques dans les bureaux (au chauffage des locaux, électricité, etc). Nous devons donc agir sur le comportement des individus au sein de leur entreprise.

Pour aborder la problématique de la responsabilité, nous devons nous poser deux questions fondamentales.

- Qui décide de quelle consommation ?
- Quelle est la part des Entreprises dans ces décisions ?

Les Entreprises ont une influence sur la consommation énergétique des ménages. Un constructeur automobile qui vend une voiture à un ménage détermine pendant des années le niveau de consommation d'énergie lié au transport de ce ménage. Les particuliers choisissent leur voiture, mais les industriels qui offrent des produits ou des services jouent un rôle essentiel. Je pourrais également évoquer la question des déchets, la fin de vie des produits ou leur recyclabilité, qui influent également sur la consommation d'énergie. En définitive, l'industriel qui produit des biens joue un rôle dans les consommations d'énergies des ménages.

Par ailleurs, les entreprises qui passent commande d'un service de transport (les entreprises en tant que « chargeurs ») ont aussi à ce titre une part de responsabilité dans la consommation d'énergie. Les schémas logistiques que mettent en place ces entreprises ont un effet déterminant dans la formation de la demande d'énergie. Cet aspect des choses est, à tort, souvent négligé.

### **Damien GIVELET**

La consommation d'énergie est donc partagée à 50 % entre particuliers et industries.

### **François DEMARCQ**

Oui, en termes de décision. En revanche, la consommation finale de l'industrie dans les sites industriels ne représente plus que 38,1 millions de TEP (tonnes équivalent pétrole) en France sur une consommation totale de 160 millions de TEP.

### **Damien GIVELET**

Comment évolue la consommation ?

### **François DEMARCQ**

Elle évolue dans le bon sens, mais des nuances fortes existent. En valeur absolue, la consommation globale des industries a diminué de 20 % depuis le premier choc pétrolier de 1973. Cependant, depuis le contre-choc pétrolier de 1986, nous observons une nouvelle croissance de 6 %. En d'autres termes, l'effet bénéfique du renchérissement du prix du pétrole a été limité par le contre-choc pétrolier.

**Damien GIVELET**

L'attention s'est donc relâchée...

**François DEMARCQ**

Oui, mais pas seulement.

**Damien GIVELET**

Où se situe la France par rapport aux pays européens ?

**François DEMARCQ**

La France est plutôt bien située par rapport aux pays européens. Les consommations de l'Industrie en Allemagne semblent plus faibles qu'en France. Cependant, la structure de l'industrie française est différente de celle de l'industrie allemande. En effet, en France, la part des biens intermédiaires (acier, ciment) est bien supérieure à la part des biens d'équipement (comme les machines-outils). Or ces deux branches ont des niveaux de consommation spécifique d'énergie très différents. Au total, quand on analyse la consommation branche par branche ou secteur d'activité par secteur d'activité dans le détail, on peut conclure que les consommations en France et en Allemagne sont équivalentes.

**Damien GIVELET**

Les consommations sont donc comparables.

**François DEMARCQ**

C'est en effet le cas si l'on compare la France et l'Allemagne. En revanche, le niveau de consommation est meilleur au Japon et moins bon aux Etats-Unis. Les raisons sont évidentes.

**Damien GIVELET**

Depuis quelques années, dans l'Industrie, nous constatons une tendance à la substitution du pétrole par le gaz. Est-ce une bonne chose ?

**François DEMARCQ**

Ce mouvement est très important. En 1973, le gaz représentait 7 % des consommations finales de l'Industrie. Il représente actuellement 29 %. La consommation de gaz a quadruplé en 20 ans. Dans le même temps, la consommation d'électricité a doublé.

**Damien GIVELET**

A quoi cela est-il dû ? Les tarifs sont-ils plus avantageux ?

**François DEMARCQ**

Les raisons sont multiples.

Premièrement, la France s'est équipée d'infrastructures nécessaires pour l'acheminement du gaz. L'offre de gaz a été rendue disponible et son prix est en effet légèrement inférieur au pétrole. En outre, les prix du gaz sont moins sujets à variation. Deuxièmement, le gaz est une énergie moins contraignante que le pétrole en termes de manipulation. Troisièmement, le gaz présente des avantages en termes de respect des normes environnementales.

**Damien GIVELET**

La tendance se poursuit-elle ?

**François DEMARCQ**

Oui, tout à fait.

En termes d'émissions de gaz à effet de serre, le rapport carbone/hydrogène est moins élevé pour le gaz que pour le pétrole. A quantité égale d'énergie finale disponible, on émet donc moins de CO<sub>2</sub> quand on utilise du gaz plutôt que du pétrole. L'effet de court terme de la substitution de gaz au pétrole est donc plutôt favorable. Cependant, la part du pétrole dans notre bilan énergétique s'est fortement réduite. Cette réduction ne peut se poursuivre au-delà de certaines limites. Nous atteindrons d'ailleurs bientôt les limites de cette substitution.

**Damien GIVELET**

Sommes-nous à l'abri d'un nouveau choc pétrolier ? Cette question est légitime, compte tenu de l'actualité internationale. Le prix du pétrole est actuellement bas. Un nouveau choc pétrolier est-il envisageable ?

**François DEMARCQ**

Les rencontres de Bordeaux seront consacrées à l'avenir du pétrole. Je pense donc que nous aurons tout le loisir d'aborder ces questions. Pour ma part, je ne prétends pas être un spécialiste des marchés pétroliers dont l'évolution dépend fortement du contexte géopolitique. Je me limiterai donc à rappeler certains faits. La rente pétrolière est actuellement très importante. Le prix de revient du pétrole produit en Arabie Saoudite est de l'ordre de 2 dollars/baril alors que le prix de vente est de 25 dollars. Ce sont donc des considérations géopolitiques, et non le prix de revient, qui déterminent le prix international de vente du pétrole.

Par ailleurs, je pense que nous devons raisonner à long terme. Les spécialistes estiment en effet qu'au cours du XXI<sup>ème</sup> siècle, nous deviendrons autonome vis-à-vis du pétrole.

**Damien GIVELET**

Cela veut-il dire qu'au XXII<sup>ème</sup> siècle, nous n'utiliserons plus de pétrole ?

**François DEMARCQ**

En tout cas, nous réserverons les quantités de pétrole restantes à des usages spécifiques. Les experts considèrent qu'aux alentours des années 2020-2050, nous aurons atteint le niveau maximal d'utilisation du pétrole et nous serons contraints de réduire notre consommation. La substitution d'autres énergies au pétrole s'imposera car, du fait de sa rareté, le pétrole sera très cher. En outre, nous serons plus encore qu'aujourd'hui, confrontés aux conséquences de l'effet de serre et nous devons adopter d'autres modes de consommation.

**Damien GIVELET**

Monsieur Revol, le Sénat craint-il un nouveau choc pétrolier ?

**Henri REVOL**

Le risque existe. En effet, en France, le gaz et en pétrole représentent une part importante de l'énergie consommée. Or ces ressources ne sont pas disponibles sur le territoire national et nous devons les importer.

**Damien GIVELET**

Lorsque la guerre a éclaté en Irak, TotalFinaElf négociait la signature d'un gros contrat. La victoire des Américains risque-t-elle de porter atteinte à nos intérêts économiques dans au Moyen-Orient ?

**Henri REVOL**

C'est une évidence. Il suffit de regarder combien les Français paient l'essence à la pompe ! La dépendance énergétique de la France et de l'Europe est très forte.

**Damien GIVELET**

Avons-nous pris les précautions nécessaires ?

## **Henri REVOL**

Hélas, l'indépendance énergétique, au niveau européen, a tendance à diminuer depuis plusieurs années. Cela est inquiétant.

## **François DEMARCQ**

Nous consommons de plus en plus. Le secteur des transports dépend à plus de 95 % du pétrole et il connaît une croissance très marquée à cause de la mondialisation et de l'ouverture des marchés. En effet, ce secteur croît plus vite que la moyenne de l'économie. En conséquence, nous devons importer du pétrole et les consommations ne sont pas maîtrisées.

## **Alain WERQUIN**

Globalement, l'Europe de l'Ouest (France, Allemagne, Royaume-Uni, etc) est de moins en moins productrice d'énergies fossiles, que ce soit le pétrole, le gaz ou le charbon.

## **Damien GIVELET**

Nous disposons toutefois des gisements de la Mer du Nord.

## **Alain WERQUIN**

Les réserves de la Mer du Nord et de l'Algérie représentent 10 % des réserves de la Russie. L'Europe de l'Ouest dépend donc largement des réserves de pétrole du Moyen-Orient et des réserves de gaz naturel de la Russie. Cette dépendance ne cessera de croître dans les années qui viennent.

## **Damien GIVELET**

Le CEREN (Centre européen de recherche sur les économies d'énergie) a récemment réalisé une étude sur les gisements d'économie. Quelles en sont les conclusions ?

## **François DEMARCQ**

Cette étude permet de calculer des coefficients d'efficacité énergétique. En fonction des technologies, de leur maturité et de leur pénétration sur le marché, nous avons déterminé quels étaient les gisements d'économie. Avec les conditions actuelles de prix et si nous généralisons les meilleures techniques disponibles sur le marché, nous estimons qu'il serait possible de réaliser 23 % d'économies. Si l'on analyse les coûts, en termes de rentabilité énergétique, on constate que pour un investissement de 400 euros par tonne de pétrole économisé par an et un temps de retour sur investissement de 2,5 ans, le gisement se limite à 1,6 millions TEP par an, ce qui est très faible. En revanche, si l'on investit 800 euros pour économiser 1 TEP par an, on peut atteindre un gisement de 5,4 millions de TEP par an, avec un temps de retour sur investissement de 5 à 5,5 ans.

Des économies sont donc possibles, moyennant des incitations, dans l'industrie.

**Damien GIVELET**

Alain Werquin, l'UNIDEN représentent une trentaine d'entreprises consommant à elles seules 70 % de l'énergie consommée par les entreprises en France. La part du coût de l'énergie dans le prix de revient est très différente d'un secteur à l'autre, mais quels sont les secteurs les plus consommateurs d'énergie ?

**Alain WERQUIN**

Les 30 entreprises membres de l'UNIDEN (Union des Industries Utilisatrices d'Energies) représentent près de 70 % de la consommation d'énergie des industries françaises (38 millions de TEP). Ces entreprises appartiennent au secteur de l'acier, de la chimie, du verre, du papier, de l'automobile et de l'agro-alimentaire. Pour nous, la moyenne des coûts industriels représente entre 5 et 15 % du prix de revient. Pour d'autres secteurs, l'énergie représente entre 30 % et 50 % du prix de revient de nos productions. Autrement dit, pour certains produits, la composante énergétique du prix de revient est primordiale. En outre, nos entreprises évoluent sur un marché mondial où la concurrence est très vive. En conséquence il est impératif pour des entreprises comme les nôtres de ne pas avoir de handicap vis-à-vis de nos concurrents. Pour éviter ces handicaps, nous devons bénéficier de deux facteurs complémentaires : un prix d'accès de l'énergie compétitif et des performances énergétiques.

**Damien GIVELET**

Quels sont les gisements d'économies dans votre secteur ?

**Alain WERQUIN**

Les secteurs sont si divers qu'il est difficile de faire une analyse globale ou générale. Prenons un exemple. Les usines de laminage d'aluminium en France consomment moitié moins de gaz que leurs homologues américaines, du fait de la généralisation de fours de fusion équipés de brûleurs régénératifs. En outre, depuis le premier choc pétrolier nous avons amélioré l'efficacité énergétique de 40 %. On entend par efficacité énergétique la consommation à la tonne de produits finis.

**Damien GIVELET**

Quelles sont les perspectives d'économies ?

**Alain WERQUIN**

Les progrès en termes d'efficacité énergétique sont toujours de l'ordre de 1 à 1,5 % par an. L'industrie manufacturière représentait environ 26 % des émissions de gaz à effet de serre en 1990. A l'horizon 2010, cette industrie ne représenterait plus que 19 % de ces émissions.

**Damien GIVELET**

L'Industrie procède-t-elle d'elle-même à ces réductions ou celles-ci sont-elles imposées par la réglementation ?

**Alain WERQUIN**

La cause première de ces réductions est la compétition internationale. Nous encourons un risque de délocalisation. Actuellement, un certain nombre d'activités ont disparu de France, comme la production de magnésium, de cuivre électrolytique, de tungstène, d'antimoine, etc. Je pense qu'il est nécessaire de faire preuve d'exigence vis-à-vis des entreprises, tout en ayant soin de ne pas les placer dans une situation où leur compétitivité serait mise en péril. Il n'en demeure pas moins que nous devons poursuivre nos efforts en matière de procédés et d'utilisation de l'énergie. Par exemple, en matière de production de vapeur, le développement de la co-génération ces dernières années a permis d'économiser 1 800 mégawatts d'énergie, ce qui représente une quantité non négligeable.

**Damien GIVELET**

En matière de compétitivité, qu'attendez-vous de la libéralisation du marché de l'énergie ? Cette dernière devrait a priori conduire à une baisse des prix.

**Alain WERQUIN**

Le terme de libéralisation ne me plaît pas. Les marchés du pétrole et du charbon sont ouverts depuis très longtemps. Le monopole d'importation du charbon a disparu il y a 15 ans et la régulation des prix du pétrole a pris fin il y a 30 ans. Les deux énergies dont les marchés seront libéralisés sont des énergies de réseau. En effet, entre le producteur et le consommateur (domestique ou industriel), le point de passage obligatoire est le réseau qui continuera à être régulé. En outre, les réseaux resteront en situation de monopole, mais ils seront à la disposition de tous les producteurs et de tous consommateurs. RTE, le Réseau de Transport de l'Electricité, est une entité dont le management est indépendant d'EDF : le Président de RTE est nommé par le Premier Ministre.

**Damien GIVELET**

EDF joue-t-elle le jeu ou abuse-t-elle de sa position dominante ?

**Alain WERQUIN**

Grâce à la loi de février 2000, le cadre législatif français permet l'ouverture des marchés à la concurrence. Désormais, un certain nombre d'industries achètent leur électricité à des concurrents d'EDF. Il n'en demeure pas moins qu'EDF reste un acteur dominant en France, compte tenu de l'étendue de son parc de production. Quoi qu'il en soit, toute la grande industrie fait d'ores et déjà appel à des fournisseurs étrangers (belges, espagnols, etc), en plus d'EDF. La concurrence est donc ouverte entre les différents fournisseurs.

**Damien GIVELET**

La grande industrie s'intéresse-t-elle au développement des énergies renouvelables ?

**Alain WERQUIN**

Comme cela a été dit en introduction, l'enjeu en termes de développement des énergies renouvelables consiste à intensifier la recherche pour trouver des modes de production performants. Les industriels ne sont pas opposés au développement des énergies renouvelables, mais ils craignent les surcoûts que cela pourrait engendrer, notamment si ces énergies renouvelables ne sont pas garanties. C'est le cas de l'énergie éolienne qui ne peut pas être stockée et qui est produite de manière aléatoire. En effet, accepterions-nous de n'être chauffé que quand il fait du vent, alors même qu'il fait froid ?

**Damien GIVELET**

Pour les grosses industries, le problème ne se pose pas en ces termes...

**Alain WERQUIN**

Les industriels ne sont pas opposés au développement des énergies renouvelables, si ce dernier n'implique pas de surcoûts financiers.

**Damien GIVELET**

Monsieur Revol, en tant que Sénateur, vous avez suivi les lois Pierret et Fontaine sur la libéralisation de l'électricité et du gaz. Pensez-vous que ces lois vont immédiatement permettre une baisse du prix de l'énergie ?

**Henri REVOL**

Je pense qu'il faut revenir aux principes fondateurs de la Communauté européenne et de l'Union Européenne. La libéralisation des marchés a pour but de répondre à la nécessité de créer un grand marché, à la dimension européenne, et d'y instaurer la concurrence. Pour le moment, les particuliers ne peuvent pas encore s'adresser à d'autres fournisseurs qu'EDF. Cette possibilité leur sera offerte en 2007. Il en sera de même pour tous les consommateurs d'électricité européens. L'Europe a l'intention de faire bénéficier tous les Européens des meilleures conditions de prix et de service.

**Damien GIVELET**

La concurrence contribuera donc, selon vous, à faire baisser les prix.

**Henri REVOL**

Tel est en effet le but premier de la libéralisation.

**Damien GIVELET**

Pour les gros industriels, qui ont été les premiers à bénéficier de l'ouverture du marché de l'électricité, les prix ont-ils réellement baissé ?

**Henri REVOL**

Oui.

**Damien GIVELET**

Si le prix de l'électricité baisse, n'aurons-nous pas la tentation d'en consommer davantage ?

**Henri REVOL**

C'est effectivement un risque. N'oublions pas que l'énergie est le moteur de notre civilisation. Nous sommes tous de gros consommateurs d'énergie et actuellement, pour toutes les applications de la vie quotidienne, nous faisons systématiquement appel à des moyens énergétiques. Cependant, les lois nationales ont instauré un certain nombre de garde-fous.

Par ailleurs, la libéralisation n'est pas toujours synonyme de baisse des prix. Nous nous souvenons tous de la libéralisation du marché de l'électricité en Californie qui s'est traduite par une augmentation des prix.

**Damien GIVELET**

En France, si les prix de l'énergie baissent, l'Etat ne sera-t-il pas amené à augmenter les taxes ?

**Henri REVOL**

L'augmentation des taxes ne m'inquiète pas. En revanche, pour tenir compte de la hausse des charges liée au développement des énergies renouvelables, les prix de l'électricité pourraient augmenter.

**Damien GIVELET**

Les effets bénéfiques de la libéralisation du marché de l'énergie seront donc compensés par les surcoûts liés au développement des énergies renouvelables.

## **Henri REVOL**

C'est en effet un risque.

## **François DEMARCQ**

Dans les charges de service public répercutées sur le tarif électrique, les charges liées aux énergies renouvelables sont quasiment nulles : l'hydraulique représente 8 % de la charge collective d'1,3 milliard d'euros et l'éolien 0,1 %.

La majeure partie des coûts est liée aujourd'hui:

- aux surcoûts de production dans les zones non interconnectées (les îles c'est-à-dire les DOM et la Corse) où le prix de revient de l'électricité est bien plus élevé que sur le continent ;
- à la co-génération

## **Damien GIVELET**

Rappelez-nous ce qu'est la co-génération.

## **François DEMARCQ**

La co-génération est la production simultanée d'électricité et de chaleur. Le rendement de ce procédé étant satisfaisant, la co-génération fait l'objet d'encouragements, à travers un tarif d'achat privilégié de l'électricité par le réseau.

Le développement de la co-génération suppose cependant des coûts qui sont imputés sur le coût de l'électricité.

En ce qui concerne l'éolien, il faut d'abord noter que celui-ci formera l'essentiel du programme de développement des énergies renouvelables pour la production d'électricité. Cette énergie renouvelable est en effet la plus proche de la compétitivité sur le marché. Ce développement entraîne un surcoût immédiat, mais je rappelle que les prix de l'achat de l'éolien baissent de plus de 3 % par an. Aucune autre source d'énergie ne connaît une telle baisse de prix. Cette technologie s'industrialise et permet des gains d'efficacité et des économies d'échelle considérables. Il y a encore trois ans, les éoliennes avaient une puissance unitaire de 600 kilowatts ; actuellement, la puissance est de 1,5 mégawatt ...

Le consommateur a toujours financé l'émergence de nouvelles technologies pour la production d'électricité et cela me semble logique. Dans les années 60, avant le premier choc pétrolier, la France anticipait et menait une politique nucléaire. Nous avons d'abord construit des réacteurs nucléaires, en France, suivant une filière française. Le kilowattheure produit dans ces centrales n'était pas moins cher que le kilowattheure issu du fuel lourd qui, je vous le rappelle, était très bon marché à l'époque. Les consommateurs d'électricité ont financé cette technologie en émergence. Aujourd'hui, nous sommes confrontés à l'enjeu de l'effet de serre, à l'horizon du siècle. Les technologies des énergies renouvelables dont nous disposons contribueront à la lutte contre l'effet

de serre. Il faut donc encourager l'émergence de ces nouvelles technologies qui ne cessent de se perfectionner, malgré les surcoûts qu'elles peuvent engendrer.

**Damien GIVELET**

Monsieur Pinon, pouvez-vous nous présenter votre association, ATEE ?

**Jean PINON**

Si j'en crois le film projeté précédemment, les chefs d'entreprises sont encore trop peu concernés par la consommation d'énergie. Or comme l'a exposé Monsieur Demarq, les défis auxquels nous sommes confrontés sont considérables. Bon an, mal an, l'efficacité énergétique s'améliore de 1 % à 1,5 % par an, mais nous devons et nous pouvons faire mieux, notamment grâce aux nouvelles technologies. Autrement dit, le problème est identifié et nous disposons des outils adaptés. Ce qui manque, ce sont des courroies de transmission. ATEE est une de ces courroies de transmissions.

**Damien GIVELET**

Les entreprises peu consommatrices d'énergie, notamment dans le secteur tertiaire, n'ont pas conscience de l'ampleur de la facture énergétique.

**Jean PINON**

Cela s'applique également aux entreprises industrielles. Dans les PMI, il est nécessaire de rassembler les intervenants au sein de groupes d'action pour les informer. Le but de l'association ATEE est d'informer et de sensibiliser les entreprises à la problématique de l'épuisement des ressources énergétiques.

**Damien GIVELET**

Les PMI et les entreprises de service doivent se demander si elles ont réellement intérêt à réduire leur facture énergétique déjà peu élevée...

**Jean PINON**

Si ces entreprises ont la chance de se trouver dans des économies peu concurrentielles, tant mieux pour elles. Cependant, cela n'est pas le cas de la plupart des entreprises françaises : elles sont confrontées à la concurrence et le seront de plus en plus dans les années à venir.

Je ne prendrais qu'un exemple, celui d'une entreprise industrielle des Bouches-du-Rhône qui risquait le dépôt de bilan dans les années 80. Pour améliorer sa situation, elle a choisi de faire des économies d'énergie. Cette entreprise franco-allemande fabriquait du gaz de synthèse à partir de fuel lourd et cherchait à augmenter son rendement sans modifier la taille de son unité. La solution adoptée consistait à remplacer le fuel lourd par du gaz naturel. Ce faisant, elle a réussi non

seulement à augmenter son rendement, mais également à réduire ses émissions de soufre et à supprimer un atelier de traitement des suies produites par la combustion du fuel lourd.

**Damien GIVELET**

Les petites entreprises ont-elles les moyens de faire, par exemple, de la co-génération ?

**Jean PINON**

Il est vrai que la plupart des PMI ne disposent pas des compétences pour monter un programme de co-génération. Elles peuvent cependant faire appel à des tiers investisseurs spécialistes en co-génération. L'entreprise qui a des besoins en chaleur peut alors se concentrer sur l'analyse prospective de ses besoins.

**Damien GIVELET**

Qu'attendez-vous de l'Etat (des incitations, des réglementations plus adaptées, etc) ?

**Jean PINON**

En tant que courroie de transmission, nous échangeons beaucoup avec nos adhérents industriels. Ces derniers considèrent qu'ils ont fait beaucoup d'efforts en termes de maîtrise de l'énergie. Ils souhaitent que ces efforts soient partagés. L'industrie, dans sa grande majorité, est favorable aux programmes nationaux de maîtrise de l'énergie, mais elle souhaite que tous les secteurs, notamment ceux du transport et du bâtiment, soient concernés par des politiques nationales. Les chefs d'entreprise souhaitent, en définitive, que l'Etat affiche clairement un objectif d'amélioration annuelle de l'efficacité énergétique.

**Damien GIVELET**

Vous attendez donc de l'Etat qu'il fixe des objectifs clairs.

**Jean PINON**

Nous attendons effectivement que l'Etat fixe des objectifs et les moyens de les atteindre. En outre, la position de l'Etat doit être pérenne. Les moyens affectés à l'ADEME par l'Etat doivent eux aussi être pérennes et ils doivent être adaptés aux ambitions.

## Débat avec la salle

**Damien GIVELET**

Je vous propose de passer au débat avec la salle. Nous répondrons également aux questions posées *via* Internet ainsi qu'à celles relayées par le quotidien Nice-Matin.

**Question SVP**

Plusieurs questions ont été posées par Internet et plusieurs problématiques ont été soulevées sur le Forum.

**Monsieur BERTOLINO, Nice-Matin**

Beaucoup de questions portaient sur l'énergie solaire. A priori, le département des Alpes-Maritimes est très ensoleillé. Pourquoi l'énergie solaire n'est-elle pas plus utilisée dans cette région ?

**Damien GIVELET**

Marc Lafaurie s'en plaignait dans son introduction. Il rappelait que deux régions ne bénéficiaient pas d'aide au développement de l'énergie solaire, l'Ile-de-France et les Alpes-Maritimes.

**François DEMARCQ**

Le centre de l'ADEME localisé à Sophia-Antipolis se charge particulièrement des énergies renouvelables. Dans la région PACA, nous disposons également d'une délégation régionale. C'est à elle qu'il faut s'adresser pour obtenir les aides à l'implantation de chauffe-eau solaires individuels ou pour la construction de maisons qui intègrent les systèmes solaires combinés (chauffage et production d'eau chaude sanitaire).

**Damien GIVELET**

Quel est le montant de ces aides ?

**François DEMARCQ**

L'ADEME verse 700 euros par capteur solaire destiné à produire de l'eau chaude sanitaire. Cela correspond à 25 % du montant des capteurs. Je rappelle qu'il existe également une aide fiscale : les investissements bénéficient d'un crédit d'impôt équivalent à 300 euros supplémentaires.

## **Damien GIVELET**

Marc Lafaurie évoquait en introduction l'expérience de Barcelone consistant à rendre obligatoire l'utilisation de l'énergie solaire, à partir d'un certain niveau de consommation d'eau. Cette expérience est-elle envisageable en France ?

## **Henri REVOL**

Les pouvoirs publics pourraient effectivement prendre une décision similaire. La commune dont je suis maire compte deux monuments classés. L'architecte des Bâtiments de France s'oppose à ce que les particuliers installent des Velux sur leurs toits pour aménager leurs combles. Autoriserait-il que nous installions des panneaux solaires sur nos toits ? Je n'en suis pas persuadé... Je pense que notre beau littoral serait défiguré si tous les toits des maisons étaient équipés de ces capteurs solaires inesthétiques avec des vases d'expansion comme on le voit en Israël ou en Grèce. La population et ses représentants n'accepteraient pas une telle décision. Trouvons une solution esthétique !

## **François DEMARCQ**

Dans les pays riches, le ballon solaire n'est pas installé sur le toit. Seul le capteur solaire noir est visible. Or le noir est élégant...

## **Gilbert MARIE, Conseiller Général des Alpes-Maritimes**

Je suis favorable aux aides de l'ADEME au niveau régional. Je rappelle cependant qu'à l'échelon départemental, le Conseil Général fournit des aides au développement de l'énergie solaire. A mon sens, s'il n'y a pas plus d'installations solaires, c'est parce que la demande est inexistante. Au niveau rural, nous avons lancé une grande campagne publicitaires destinée à inciter la population à s'équiper en capteurs solaires. Malgré nos efforts, la demande n'a été que très limitée.

## **Damien GIVELET**

Si l'Etat intervenait, l'incitation ne serait-elle pas plus forte ?

## **Gilbert MARIE**

Il est certain que nous obtiendrions de meilleurs résultats si nous rassemblions nos forces.

## **Marc LAFAURIE**

Je fais partie de la Commission d'aide de l'ADEME, dans la région PACA. L'ADEME finance les chauffe-eau solaires ; le Conseil régional PACA ne les finance pas. Quant aux bidons noirs sur les toits, dans mon propos introductif, je suggérais de faire des efforts en matière d'études de transferts. Je pense notamment aux nouveaux panneaux solaires qui peuvent être intégrés aux toitures.

## **Question SVP**

Plusieurs questions en relation avec la compétitivité des entreprises ont été posées. Comment faire pour que le supplément du coût lié au développement des énergies nouvelles (éolien, photovoltaïque, biomasse) ne vienne pas alourdir le prix du courant aux industries fortement consommatrices, favorisant ainsi leur délocalisation ? Autrement dit, l'augmentation du coût de l'énergie due à une diversification de la production d'énergie va augmenter les coûts industriels et, *in fine*, provoquer des délocalisations.

## **Alain WERQUIN**

Nous devons relever un challenge important. Nous devons aider au développement de toutes les performances, que ce soit en maîtrise de l'énergie (réduction de la consommation, amélioration de process) ou en développement d'énergies nouvelles, mais les coûts ne doivent pas dépasser un certain seuil. Nous devons éviter d'avoir des handicaps par rapport à nos concurrents internationaux. Ce qui est supportable aux Pays-Bas peut être supportable en France, mais ne demandons pas aux Français de payer plus cher que ce que payent leurs concurrents.

## **Damien GIVELET**

De toute façon, les décisions et les législations en la matière émanent des instances politiques européennes, n'est ce pas ?

## **Henri REVOL**

L'Europe définit les grandes orientations, mais selon le principe de subsidiarité, les gouvernements nationaux ont la possibilité de décider d'un certain nombre de mesures. Rien n'empêche un Etat de n'utiliser que de l'énergie éolienne par exemple...

## **Damien GIVELET**

Certes, mais l'Europe impose des seuils obligatoires d'utilisation des énergies renouvelables.

## **Henri REVOL**

Un accord a en effet été passé au niveau européen, avec une échéance fixée à 2010.

## **Alain WERQUIN**

L'Europe n'a rien imposé. Les gouvernements de chaque pays membre ont signé un accord.

## **François DEMARCQ**

Ce sont des co-décisions entre le Parlement européen et les pays membres.

## **Damien GIVELET**

Le coût de ces énergies renouvelables sera-t-il le même en Allemagne, aux Pays-Bas, en France ?  
Comment harmoniser ces prix ?

## **Alain WERQUIN**

Les coûts ne seront certainement pas les mêmes. Dans certains cas, ces surcoûts seront payés par l'impôt. Dans d'autres cas, des certificats verts seront instaurés et l'on demandera aux clients, qui souhaitent développer telle ou telle énergie, de payer un surcoût, en fonction du type d'énergie. Au niveau industriel, un certain nombre de pays ont demandé aux industriels d'accepter des accords volontaires pour réduire leur consommation d'énergie. S'ils s'engagent sur des réductions de consommation suffisantes, ces industriels bénéficieront de réductions de taxes ou d'impôts pour rester compétitifs.

## **François DEMARCQ**

Des aides directes sont versées en France pour le thermique. Dans la plupart des pays, les coûts liés au développement de nouvelles technologies électriques sont supportés par le consommateur. Plusieurs méthodes existent : les tarifs garantis d'achat par les réseaux (Allemagne, Espagne), les certificats verts dans le cadre d'un système de quotas. C'est toujours le consommateur qui paie ; le contribuable n'a pas à payer à la place du consommateur d'électricité. Dans la mesure où l'on fait des efforts de développement technologique pour produire de l'électricité, il est logique que le contribuable ne porte pas l'essentiel du coût.

## **Question SVP**

Pourquoi les chiffres de consommation d'énergie de l'industrie n'intègrent-ils pas les coûts du transport des matériels nécessaires à la fabrication des produits finis ?

## **Alain WERQUIN**

Il se trouve simplement que les statistiques actuelles sont faites de cette manière. Le transport, qu'il soit domestique ou industriel, est traité à part. Je pense toutefois que des études ont dû être faites pour calculer la globalité des coûts induits.

## **Jean PINON**

Au sein d'ATEE, nous avons travaillé sur cette question. Nous avons constaté que la moitié des dépenses énergétiques relevait de la responsabilité du donneur d'ordre. Je pense donc qu'il serait raisonnable d'intégrer, pour moitié, la consommation énergétique des entreprises donneurs d'ordre, dans leurs engagements. L'autre moitié relève de la responsabilité du circuit logistique global. Pour des questions environnementales, il est essentiel de développer des moyens de transport autres que le transport routier. Le rail, la voie maritime et la voie fluviale doivent apporter des solutions aussi efficaces que la route.

**Damien GIVELET**

Le sujet des transports fera l'objet d'une table ronde, cet après-midi.

**François DEMARCQ**

En partenariat avec le Cabinet d'études Manicore, l'ADEME a développé une méthode appelée le « bilan carbone », grâce à laquelle une entreprise peut calculer l'ensemble de ses émissions de CO<sub>2</sub>, en intégrant non seulement les émissions de son site, mais également les émissions liées à ses décisions en matière de transport et de logistique. Les entreprises peuvent ensuite trouver des économies de carbone là où le coût est le plus faible.

**Jocelyne CANETTI, Directrice commerciale pour les entreprises et les collectivités locales, EDF**

Cela peut sembler paradoxal, mais depuis plusieurs années, nous travaillons avec les clients industriels et les entreprises pour diminuer leur consommation d'énergie et d'électricité. Les entreprises contactent EDF pour diminuer à la fois les volumes et les coûts d'électricité.

Je ne prendrai qu'un exemple. L'hôtel Novotel de Sophia-Antipolis avait besoin de rénover son système d'eau chaude sanitaire. EDF a proposé une solution Héliopac, qui consiste à installer 100 mètres carrés de panneaux solaires, deux petites pompes à chaleur de 4 kilowatts, un appoint électrique et un ballon de stockage. Les coûts énergétiques de l'hôtel ont ainsi diminué de 65 % et ses rejets de CO<sub>2</sub> dans l'atmosphère ont été réduits de 45 tonnes par an.

**Damien GIVELET**

L'installation de ces panneaux a cependant engendré un coût...

**Jocelyne CANETTI**

Certes, mais au total, les coûts de production d'eau chaude sanitaire ont diminué de 65 %.

**Damien GIVELET**

Quel est l'intérêt pour EDF de favoriser la réduction de la consommation énergétique et électrique ? L'énergie solaire compense l'électricité.

**Jocelyne CANETTI**

Les énergies renouvelables et l'électricité sont complémentaires.

### **Damien GIVELET**

Ne sciez-vous pas la branche sur laquelle vous êtes assise ?

### **Jocelyne CANETTI**

Non, cette démarche est pour nous un axe stratégique de travail avec nos clients, d'autant que nous serons de plus en plus amenés à évoluer dans un monde concurrentiel. En 2004, l'ensemble des entreprises, des professionnels et des collectivités locales seront éligibles. La maîtrise de la demande d'énergie s'inscrit dans une démarche de partenariat avec nos clients. Nous pensons avant tout à la satisfaction de nos clients. En outre, cette démarche permet de fidéliser la clientèle.

### **Jean PINON**

En France, les producteurs d'électricité ne sont obligés de faire baisser les consommations d'électricité des industriels et des particuliers. EDF le fait, mais les autres producteurs d'énergie ne sont pas tenus à cet effort. En revanche, dans d'autres pays européens, comme le Royaume-Uni, les producteurs d'électricité sont obligés de faire baisser les consommations énergétiques de leurs clients, industriels et particuliers. Dans notre programme national, nous devrions imposer cette obligation.

### **Damien GIVELET**

Le Parlement envisage-t-il d'instaurer cette obligation ?

### **Henri REVOL**

Je pense que l'ouverture à la concurrence devrait de fait le permettre. Les fournisseurs de courant électrique auront intérêt à proposer à leurs clients un service global avec des factures énergétiques les plus réduites possible. Peut-être faut-il étendre aux opérateurs la possibilité d'agir sur l'ensemble de la chaîne conduisant à la facture finale d'énergie. l'exemple d'EDF qui vient d'être cité le montre bien.

### **Joël CONAN, FG3E (Fédération professionnelle des opérateurs en efficacité énergétique)**

Mon propos s'inscrit dans la continuité de ceux de Messieurs Werquin et Pinon. Monsieur Werquin a clairement expliqué quel rôle les industriels ont joué dans la diminution de leurs consommations d'énergie. Je tiens à rappeler que si les investissements sont une chose, leur durabilité en est une autre. Monsieur Raffarin avait rappelé, le 18 mars, la nécessité d'augmenter la durabilité des matériels. Nous devons nous assurer que les investissements réalisés en termes d'énergie renouvelable sont durables. Tel est le rôle d'ailleurs de certaines sociétés de services.

Par ailleurs, Monsieur Werquin parlait des tiers investisseurs auxquels les industriels faisaient appel pour le développement de la co-génération. Les sociétés qui investissent ont un but à plus long terme : mettre en place des équipements de co-génération, les faire fonctionner et garantir le résultat

aux industriels. Ces sociétés ont pour mission de s'assurer que les performances sont maintenues dans le temps.

### **Question SVP**

L'affichage de l'économie d'énergie réalisée sur la fabrication d'un produit ne pourrait-il pas encourager les industriels à faire davantage d'efforts dans ce sens ?

### **François DEMARCQ**

L'affichage des économies d'énergie dans la fabrication d'un produit serait nécessairement complexe. En revanche, la labellisation des éco-produits intègre d'ores et déjà des critères énergétiques. Les Ecolabels européen ou NF environnement intègrent des référentiels de qualité de produit en termes de service rendu et d'impact écologique. Il appartient aux industriels intéressés de participer aux forums où l'on établit les cahiers des charges de ces éco-produits et de demander à être labellisés.

### **Damien GIVELET**

Il faut également mobiliser les consommateurs et les inciter à acheter ces produits labellisés. Un changement de mentalité s'impose également.

### **Robert GIMEN, agent EDF**

La compétitivité ne risque-t-elle pas de créer des « déserts énergétiques » ? Pour rester compétitif, les entreprises se concentreront sur les zones rentables. Nous subissons les impacts de ce phénomène de concentration au niveau des Hautes-Alpes : le RTE veut recentrer ses activités sur Marseille et délocalise l'ensemble des emplois de Gap sur Marseille. Il est donc fortement prévisible que la recherche de compétitivité provoquera des zones désertifiées.

### **Henri REVOL**

Nous avons jusqu'à maintenant maintenu le principe de péréquation de la tarification d'électricité pour les particuliers. En France, que l'on se trouve en Auvergne ou en Ile-de-France, les particuliers paient le kilowattheure au même tarif.

### **Robert GIMEN**

En 2007, il n'y aura plus de péréquation.

## **Henri REVOL**

Dans la loi de transposition de la directive Gaz, que nous avons récemment votée, nous avons fait adopter un amendement pour que les conditions de la libéralisation du marché jusqu'aux particuliers soit fixées dans le cadre d'une loi.

## **André KIENER, Directeur de RTE Sud Est**

RTE, comme toute entreprise industrielle, a le souci de faire des gains de productivité. Nous envisageons actuellement une réorganisation des états-majors entre Gap et Bouc-bel-Air, avec un regroupement des deux états-majors, dans le but d'obtenir des gains de productivité.

## **Un intervenant d'Electrabel France**

Electrabel vend de l'électricité et du gaz en France. En matière de gaz, la question de la péréquation et du tarif du transport pose problème. La notion de résidence existe et aujourd'hui, la compétitivité des grands gaziers du nord est relativement limitée dans le sud de la France. Ne seront-nous pas confrontés à la même problématique, en matière d'électricité ?

## **Alain WERQUIN**

Nous évoquions précédemment le monopole du réseau. Or, la tarification de ce réseau pose problème. Deux voies différentes ont été choisies. En électricité, tout le monde paie le même tarif. En gaz, des raisons techniques ont prévalu et la tarification dépend de la distance : plus le point d'entrée est distant, plus le gaz est cher. Or, je vous le rappelle, le seul point d'entrée du gaz actuellement est la région de Valenciennes. Plus on s'éloigne de la frontière, moins un compétiteur peut pénétrer dans le territoire. Les 20 sites qui ont changé de fournisseur au 1<sup>er</sup> janvier 203 sont tous situés le long de la frontière belgo-allemande. Cela est un fait. Entre l'Administration, la CRE et Gaz de France, des réflexions sont en cours sur la tarification.

## **Jean PINON**

Les entreprises du sud de la France sont unanimes : le gaz venant du Nord n'est pas compétitif. Le sud de la France est en effet pénalisé. Les pouvoirs publics régionaux et les chambres de commerce devront intervenir pour corriger cet état de fait.

## **Question SVP**

Les systèmes de management environnementaux qui intègrent les efforts de réduction de consommation d'énergie sont-ils réellement mis en place dans le secteur industriel ?

## **Alain WERQUIN**

Nous sommes prêts à des engagements volontaires pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et pour réduire l'efficacité énergétique. Actuellement, la France s'est engagée à réduction les

émissions de certains gaz à effet de serre. Si l'on parle de certains oxydes d'azote, l'action menée par un industriel permettra à la France d'atteindre ses objectifs en 2010. Je parle d'une unité de la société Rhodia.

**Damien GIVELET**

Les instances politiques ne peuvent-elles pas intervenir ?

**Alain WERQUIN**

Les politiques peuvent intervenir auprès de cette usine.

**Philippe ROZIER, Président de Rhodia Energies**

Je voudrais rectifier les propos de Monsieur Werquin. L'effort dont il parle a effectivement été fait : il permet de tenir non pas l'objectif de 2010, mais l'objectif de mi-parcours fixé pour l'année 2000. Cet effort a porté sur une réduction de N2O.

**François DEMARCQ**

Je voudrais répondre à la question précédente concernant les systèmes de management environnemental. Monsieur Werquin parlait des engagements pris par les grandes entreprises. Les systèmes de management environnemental (comme ISO 14 000) sont adaptés à des entreprises de taille extrêmement variées. L'ADEME et les chambres de commerce et d'industrie collaborent pour aider les PME à mettre en place des systèmes de management environnemental. Nous avons par exemple établi le « Plan environnement entreprise » qui permet aux petites entreprises d'avoir accès à ces systèmes de management.

**Question SVP**

Les temps de retours sur investissement, dans le cadre d'une modification d'installation de production conçue pour une réduction de consommation d'énergie du process, peuvent être plus longs que prévu, compte tenu des contraintes de Kyoto relatives aux émissions de gaz à effet de serre. Si ce temps est plus long, comment pourrait-il être financé ? Est-il uniquement financé par l'entreprise qui investit ?

**Alain WERQUIN**

On ne peut pas répondre d'une manière générale. Quand l'entreprise investit pour faire des économies d'énergie, elle supporte des coûts importants. On ne peut donc pas lui demander en plus d'aider d'autres recherches ou d'autres études. Il faut donc trouver un juste milieu. Tantôt l'entreprise aura besoin d'être aidée, tantôt elle pourra le faire dans le cadre d'engagements volontaires.

**Henri REVOL**

Des aides destinées à favoriser cette évolution dans les technologies des Entreprises existent.

**Roberto FRANDET, Fédération Nationale des industries chimiques CGT**

Je voudrais vous faire part de deux remarques.

Premièrement l'Union des industries chimiques constate que les coûts de l'énergie en France sont plus bas que dans les autres pays européens.

Deuxièmement, en 1995, Péchiney et EDF ont signé un accord sur le coût d'accès à l'énergie pour les électrolyses dans la région Midi-Pyrénées. Cet accord arrive aujourd'hui à son terme. Selon Pechiney, la libéralisation du marché engendrera une augmentation de 60 % du coût d'accès à l'énergie. En conséquence l'entreprise menace de délocaliser. On peut donc en déduire que Péchiney, a bénéficié pendant plusieurs années d'une rente, sans avoir à supporter d'investissement industriel. Quelle garantie sur le développement durable pour les emplois qui sont créés ? Ne faudrait-il pas intégrer le coût social au coût de l'énergie et aux coûts liés à la délocalisation ?

**Henri REVOL**

Le coût social est supporté par la nation et notamment par le contribuable. Des aides spécifiques peuvent être mises en œuvre dans des cas comme celui qui vient d'être cité.

**François DEMARCQ**

Sans répondre directement sur le dossier Péchiney que je ne connais pas, je voudrais simplement souligner que la question de la « vérité des prix » est importante. Il est probable que Péchiney a bénéficié, pendant plusieurs années, d'une rente « organisée », non représentative des coûts réels. La transparence est aujourd'hui de rigueur. La nouvelle loi garantit cette transparence : les interventions publiques qui restent possibles pour des questions de politique énergétique, technologique ou sociale doivent être explicites et font l'objet d'une publication au Journal Officiel.

**Damien GIVELET**

L'intervention de Monsieur Frandet est très intéressante : comme elle bénéficie de tarifs avantageux, Péchiney n'est pas incitée à faire des économies d'énergie.

**François DEMARQ**

Il se trouve que l'industrie de l'aluminium est extrêmement dépendante du coût de l'électricité et qu'elle peut être tentée de délocaliser pour bénéficier de meilleurs tarifs.

**René DUCROUX, Président du CIRENE (Centre d'initiatives et de recherche dans le domaine de l'énergie et de l'environnement)**

Une étude économique européenne récente sur l'évaluation économique de la réduction des gaz à effet de serre a révélé que 63 % de cette réduction éventuelle pouvait être acquise à un coût nul, voire à coût négatif ! De quels moyens les industriels disposeront-ils dans la phase Kyoto 2 ? Existe-t-il des incitations économiques gouvernementales pour améliorer la situation ?

**Alain WERQUIN**

Une fois que le rendement maximal a été atteint, il n'est plus possible de réduire la consommation d'énergie ! Peut-on dès lors se passer du produit ? L'industrie peut évidemment faire des progrès, mais elle reste limitée par les rendements. Dans l'état actuel des connaissances, il y a des rendements optimisés, comment aller au-delà de ces rendements optimums ?

**Un militant de Greenpeace France**

D'après un sondage de l'INSEE, 70 % des Français sont disposés à payer leur énergie plus cher si elle est plus propre. Sans mesure contraignante, comment le gouvernement compte-t-il inciter les entreprises à aller au-delà du «maquillage vert » ?

**Henri REVOL**

Peut-être pourrions-nous mettre en place, chez chaque particulier, un compteur « multi-énergie »... Chacun pourrait choisir entre énergie éolienne, solaire, nucléaire, etc. Technologiquement, cela est possible.

**Damien GIVELET**

S'il n'y a pas de réglementation, les consommateurs se disciplineront-ils d'eux-mêmes ?

**Henri REVOL**

La discipline se fait souvent par le portefeuille. Je ne connais pas de meilleure méthode. Prenons l'exemple du carburant. A partir de quel prix, les automobilistes cesseront de prendre leur voiture pour se rendre en centre-ville ? Combien d'automobilistes renoncent à leur voiture et utilisent les transports en commun ? Certaines grandes villes consacrent une part très importante de leur budget au développement du transport urbain. Cela coûte cher à tous les contribuables, mais pour autant, les habitants continuent à utiliser leurs voitures.

# **Répondre à la demande du marché en consommant moins d'énergie : les entreprises ont-elles la solution ?**

## **Deuxième table ronde**

### **Participaient :**

*Nadia BOEGLIN, Responsable de la cellule éco-critères et éco-produit à l'ADEME*

*François JALLON, Fédération de la plasturgie*

*Maximilien ROUER, PDG de BeCitizen Pierre LAFFITTE, Sénateur des Alpes-Maritimes, Président du syndicat intercommunal d'étude et de programmation de l'agglomération niçoise*

*La table ronde était animée par Damien GIVELET, journaliste à LCI*

### **Damien GIVELET**

Nous oublions souvent que nous consommons de l'énergie à travers la consommation des biens et des services. Les chefs d'entreprise ont-ils conscience de la nécessité de faire des économies pour réduire la facture énergétique et pour réduire la pollution et les émissions de gaz à effet de serre ?

Je vous propose de visionner un film recueillant plusieurs témoignages de chefs d'entreprise.

### **Interview de chefs d'entreprise**

*L'activité de transformation de matières premières chimiques engendre des gaz à effet de serre. C'était le cas il y a des siècles, c'est le cas actuellement et ce sera le cas à l'avenir. La question est la suivante : pouvons-nous limiter l'émission de gaz à effet de serre ? C'est une préoccupation, mais elle n'est pas toujours suivie d'effets.*

*Nos problématiques quotidiennes ont pris le pas sur ce type de réflexion, mais il est impératif que dans les quelques mois et années qui viennent, nous nous attaquions à ce problème de réduction des gaz à effet de serre.*

*Ce problème me préoccupe, mais je n'en suis pas à encore à une phase de passage à l'acte.*

*Je suis plus concerné en tant que citoyen qu'en tant que chef d'entreprise.*

*Pour les transports, nous recherchons le service le meilleur, le coût le plus faible, même si le transport par route est plus polluant que d'autres transports.*

*Nous tentons d'être vigilants pour les déplacements en favorisant, par exemple, le co-voiturage.*

*Nous avons engagé un processus de réduction des consommations d'énergie dans plusieurs domaines, principalement sur le gaz et l'électricité, dans un souci de réduire nos coûts.*

*Si je change d'équipement, j'engagerai une opération de réduction d'énergie. Je ne lancerai pas d'opération par anticipation.*

*Dans mon entreprise, nous avons fait le choix d'une climatisation réversible à eau froide. Nous n'utilisons pas le gaz. Ce système est naturel.*

*Il y a trois semaines, mon assistante a fait un mémo destiné à tous les salariés, pour dire que s'ils coupaient l'électricité quand ils quittaient le bureau le soir, la facture d'électricité se réduirait de 10 000 euros à 5 000 euros. Nous craignons la réaction des salariés, mais nous avons été agréablement surpris.*

### **Damien GIVELET**

Nadia Boeglin, vous faites partie de l'ADEME. L'intensité énergétique est la quantité d'énergie nécessaire pour produire une unité de PIB. Comment l'intensité énergétique a-t-elle évolué ces dernières années, en France ?

### **Nadia BOEGLIN**

L'intensité énergétique est la quantité d'énergie nécessaire pour produire 1 000 euros. Au plan national, cette intensité énergétique a diminué de près de 20 % au cours des trente dernières années. Bon an mal an, on obtient une réduction d'1 à 1,5 % chaque année. Ainsi, l'intensité énergétique actuelle représente 80 % de l'intensité énergétique de 1973. Cela signifie que pour produire un même bien, on n'utilise que 80 % de l'énergie que l'on utilisait en 1973. Cependant, selon les secteurs, des disparités existent. L'industrie (hors sidérurgie), dans son ensemble, atteint 40 %. Le tertiaire, le résidentiel et l'agriculture ont également obtenu des améliorations, de l'ordre de 30 à 35 %. En revanche, le secteur des transports n'a peu ou prou pas diminué l'intensité énergétique.

Cet indicateur permet d'évaluer la rationalité de l'utilisation de l'énergie par l'ensemble des secteurs économiques. Cependant, cet indicateur doit être comparé à d'autres indicateurs, notamment la consommation globale. Or il est un fait que sur une période de 40 ans, nous avons multiplié notre consommation d'énergie par 2,6.

### **Damien GIVELET**

Comment se situe la France par rapport à ses voisins européens ?

### **Nadia BOEGLIN**

En termes de TEP (tonnes équivalent pétrole), la France se situe légèrement au-dessus de la moyenne européenne. Nous sommes à 0,19 TEP, contre une moyenne européenne à 0,17 TEP. Au niveau mondial, nous sommes à 0,4 TEP. La décroissance de cet indicateur reflète l'évolution de l'industrie vers une plus grande rationalisation.

### **Damien GIVELET**

Avez-vous établi des méthodes permettant de quantifier le volume nécessaire d'énergie pour produire une unité de bien ou de service ?

## **Nadia BOEGLIN**

Effectivement, quand on essaie d'améliorer la qualité écologique des produits en réduisant la consommation d'énergie liée à leur obtention, nous tentons d'adopter une vision transversale sur l'ensemble de leur cycle de vie. Nous considérons tant l'extraction des matières premières que la fabrication, l'utilisation et la fin de vie. Si l'on prend l'exemple de l'automobile, on se rend compte que la fabrication de l'automobile ne correspond qu'à 15 % de la dépense énergétique. 75 % des dépenses énergétiques d'un véhicule est lié à la phase d'utilisation. Les 10 % restants sont liés à l'obtention, au raffinage et à la mise à disposition du carburant, avant l'utilisation. Chacun d'entre nous peut se rendre compte du contenu en énergie de biens de consommation courante. Cette perception est moins évidente pour des biens dont l'utilisation n'implique pas de consommation d'énergie. Par exemple, les chaises que nous utilisons quotidiennement ont nécessité des transformations ou des transports et elles contiennent un certain nombre mégajoules d'énergie. Monsieur Demarq citait précédemment l'éco-label NF Environnement : selon les critères énergétiques de ce label, une chaise doit induire « sac à dos énergétique » inférieur à 800 ou 900 mégajoules.

Nos quantifications portent sur l'ensemble du cycle de vie. Ainsi, s'agissant de l'automobile, il faut savoir que 75 % des dépenses énergétiques sont liées à son utilisation, 15 % à sa production et 10 % à sa consommation d'essence. De même, consommer 10 litres de jus d'orange équivaut à consommer 1 litre de pétrole ! Cela ne veut pas dire qu'il faut cesser de boire du jus d'orange, mais cet exemple permet de prendre conscience que l'ensemble des biens et services qui nous entourent porte une dimension environnementale énergétique importante. 25 % de la consommation d'énergie des ménages sont dus aux déplacements personnels, 25 % relèvent de l'activité intérieure du foyer et 50 % de l'activité économique nécessaire au cycle de vie et de mise à disposition des produits.

## **Damien GIVELET**

Peut-on quantifier pour chaque objet ou service sa répercussion dans l'émission de gaz à effet de serre ?

## **Nadia BOEGLIN**

Tout à fait. Nous commençons par quantifier l'énergie nécessaire à la production. Nous faisons ensuite des calculs sur la base du mix-énergétique de l'endroit où l'on se trouve, c'est-à-dire la répartition entre les différentes sources de production d'électricité (pétrole, gaz, nucléaire). On obtient des facteurs de 1 à 10 d'émissions différentes en termes de CO<sub>2</sub>, elles-mêmes appliquées à des mégajoules utilisés par différentes industries, lesquelles sont plus ou moins efficaces. On distingue donc deux niveaux de facteurs :

- le mix, sur lequel le consommateur final n'a aucune influence ;
- l'efficacité avec laquelle il utilise le produit, c'est-à-dire son comportement vis-à-vis du produit.

## **Damien GIVELET**

Les entreprises intègrent-elles ces contraintes environnementales dans la conception de leurs produits, au départ ?

**Nadia BOEGLIN**

Globalement, si tel était le cas, nous le saurions ! On ne peut donc pas répondre par la positive. Cependant, force est de constater que les entreprises sont de plus en plus nombreuses à prendre en compte des notions environnementales. Le premier souci d'économie d'énergie a conduit à optimiser les phases de fabrication, et le prix des matières premières dépend en partie de leur contenu énergétique. Dès lors, des matières issues de la biomasse ou du recyclage présentant un contenu énergétique moins élevé peuvent devenir compétitives sur le marché. En outre, certaines économies d'énergie n'interviennent pas au sein de l'entreprise, mais lors de l'utilisation des produits. Les entreprises en font un facteur concurrentiel. Par exemple, les réfrigérateurs consomment de 50 à 70% de moins d'énergie qu'il y a quelques années. Ces économies peuvent également être induites lors de la phase d'utilisation. De même, la diminution du poids des voitures ou des avions permet de réduire leur consommation d'énergie. Un kilogramme en moins permet, pour un avion, de diminuer la consommation de kérosène, pendant le cycle de vie, de 300 litres. Je pense à une entreprise de fabrication de filtres d'avion, qui a réduit de 500 grammes le poids de ces filtres, et se sert de l'économie de kérosène induite comme argument concurrentiel. Ainsi, on peut réaliser des économies d'énergie et d'effet de serre qui se répercutent à d'autres étapes du cycle de vie.

**Damien GIVELET**

Qu'en est-il des matériaux recyclés ? L'industrie automobile y fait-elle de plus en plus appel ?

**Nadia BOEGLIN**

Ce sera le cas à l'avenir. Les matériaux recyclés sont moins consommateurs d'énergie.

**Damien GIVELET**

Qu'en est-il des produits de consommation courante, comme les emballages ou les produits ménagers ? Sont-ils un facteur d'économie ?

**Nadia BOEGLIN**

Ce pourrait être le cas. Le consommateur a le choix de ses produits, et il est évident que certains d'entre eux ont fait appel à deux fois plus de camions pour leur transport. Par exemple, les dosettes de café soluble génèrent 8 fois plus de déchets (et donc de matière et d'énergie) que le café classique.

**Damien GIVELET**

Je suppose donc que les lingettes autonettoyantes, dont le marché explose, sont des produits désastreux.

## **Nadia BOEGLIN**

Elles s'inscrivent en effet dans une évolution du marché qui ne va pas dans le sens de l'environnement.

## **Damien GIVELET**

Les industriels jouent-ils le jeu ? Par exemple, les recharges de lessive coûtent-elles moins cher que les grands barils en carton, ou bien ces produits obéissent-ils à du marketing pur ?

## **Nadia BOEGLIN**

Il est possible que ce soit les deux. Selon les industriels, le prix de revient de ces produits est plus ou moins élevé, selon les situations. Les distributeurs avancent pour leur part que ces produits ne se vendraient pas s'ils étaient plus coûteux. Or ils se vendent, puisqu'ils persistent en rayon. Globalement, à moins d'effet marketing ponctuel, on ne constate de détérioration au niveau du prix. L'exemple que vous citez me semble particulièrement intéressant du point de vue de l'environnement. On n'a pas toujours conscience, en effet, des améliorations en cascade que peut provoquer la concentration d'un produit. Cette concentration permet, pour une même quantité de linge lavé, de réduire la consommation de matière pour produire la lessive, une réduction de la consommation d'emballage, une diminution du nombre de camions nécessaires au transport, etc. Il s'agit de systèmes gagnant/gagnant générateurs d'économies, y compris de matière.

## **Damien GIVELET**

Ces exemples sont intéressants.

François Jallon, les entreprises qui adhèrent à la Fédération de la Plasturgie s'inscrivent-elles dans une logique de progrès environnemental et d'économie d'énergie ?

## **François JALLON**

Rappelons que le domaine de la plasturgie concerne la transformation de matières plastiques, et non la production de matière en amont, qui est du domaine de la chimie. La plasturgie transforme ces matières pour en faire un produit fini ou semi-fini, qui sera disponible sur le marché. Nous sommes présents sur tous les marchés, avec une dominance dans l'emballage. Nous intervenons également sur les marchés de l'automobile, de la santé, dans tous les domaines de la vie courante.

L'action engagée par la plasturgie a connu deux grandes phases. La première, que Nadia a présentée, visait une amélioration des consommations énergétiques sur les sites industriels. Je précise que la plasturgie regroupe 4 000 entreprises en France, et près de 150 000 salariés, avec un effectif moyen de 37 salariés par entreprises. Les consommations de la plasturgie ne sont pas négligeables : notre secteur transforme chaque année de l'ordre de 4 millions de tonnes de matière plastique, soit 4 milliards de kilogrammes, ce qui représente une consommation d'énergie de 2 kilowattheures par kilogramme transformé. Globalement, nous représentons la production de deux

centrales nucléaires. Les premières actions que nous avons engagées ont donc porté sur les sites industriels.

La deuxième phase d'action concernait davantage les produits dans leur globalité, avec une prise en compte de la matière première au départ, la transformation, la phase d'utilisation. Le consommateur porte à ce niveau une responsabilité dans l'utilisation du produit et son traitement en fin de vie. Le comportement éco-citoyen joue un rôle important de ce point de vue, notamment par rapport à l'emballage. Enfin, une phase très importante concerne la valorisation du produit en fin de vie. Les plastiques résultent de la transformation d'une matière pétrolière, sous une forme solide. Le recyclage permet de récupérer en quelque sorte le contenu énergétique de ce matériau, dans le cadre de la valorisation énergétique.

Dresser un bilan énergétique d'un matériau plastique implique donc de prendre en compte la totalité du cycle de vie.

J'anime au sein du MEDEF un groupe de travail sur la politique intégrée des produits, à la suite d'une initiative de la Commission européenne, obéissant à certains constats de bon sens. En effet, la suppression de la production de produits résoudrait les problèmes de pollution. Il faut donc travailler sur les produits. L'Europe préconise la solution suivante, qui est assez difficile à mettre en œuvre: les produits verts coûtant plus cher, ils ne génèrent pas de demande, ni d'offre. Il conviendrait donc de corriger cette erreur de marché.

### **Damien GIVELET**

Il s'agit donc de corriger les habitudes de consommation.

### **François JALLON**

Pas uniquement. Cela implique de corriger de nombreux éléments. Nous allons engager ce chantier avec le MEDEF. Nous pensons qu'il faudrait internaliser dans le coût du produit certains coûts externes. La question est de savoir jusqu'où il est possible d'aller. Nous le faisons déjà aujourd'hui pour l'emballage, notamment pour les bouteilles en plastique. Un point vert montre qu'une contribution a été payée pour ce produit lors de sa mise sur le marché. Cette contribution sert essentiellement à trier ce matériau en fin de vie pour pouvoir le récupérer et le valoriser. Elle se monte à environ 1 centime par litre, ce qui est très faible, mais représente l'internalisation d'un coût externe, qui correspond au coût de collecte sélective. C'est donc l'ensemble de la société qui est concernée par l'utilisation des produits et l'optimisation de ces efforts.

Sur nos sites industriels, nous avons réalisé des efforts importants. La Fédération de la plasturgie a conduit 300 entreprises du secteur à s'engager dans le système de management environnemental pour leurs sites industriels.

### **Damien GIVELET**

Ces opérations sont-elles rentables pour les entreprises ?

**François JALLON**

Elles sont très rentables. Parmi les 300 entreprises qui ont bénéficié de notre accompagnement, toutes ont réalisé des économies de consommation énergétique.

**Damien GIVELET**

Votre objectif est-il aujourd'hui d'aider des entreprises de plus petite taille ?

**François JALLON**

Nous avons poursuivi nos études pour identifier les différents types de consommation énergétique d'un site industriel. La plus grosse partie permet de faire tourner les machines, mais il faut également prendre en compte les périphériques : les bureaux, l'air comprimé, l'électricité, le chauffage, le refroidissement. Nous avons tenté d'identifier les consommations énergétiques de chacune de ces données. Ce n'est pas toujours facile à quantifier, mais il est important de le faire.

Ensuite, avec l'aide de l'ADEME, nous avons identifié les pistes d'amélioration faciles à mettre en œuvre.

Aujourd'hui, nous voulons que les entreprises s'interrogent sur leur efficacité énergétique, leur consommation de kilowattheure par kilogramme de plastique transformé et qu'elles soient capables de se situer par rapport à une moyenne écologique. Elles pourront alors définir des axes de progrès et d'amélioration possible. Le premier axe de progrès est évident : il s'agit de modifier les comportements. Par exemple, on peut s'efforcer d'éteindre les lumières.

**Damien GIVELET**

Estimez-vous qu'il soit aisé de modifier les comportements ?

**François JALLON**

Oui, c'est relativement facile. Dans le cadre du management environnemental, nous formons les salariés. La démarche ne concerne pas uniquement le management. Il s'agit d'un accompagnement par tous les salariés.

**Damien GIVELET**

Qu'en est-il de la formation du consommateur ?

**François JALLON**

La formation des salariés dépasse le périmètre de l'entreprise, car nous les sensibilisons également sur leur comportement à domicile : consommation énergétique d'une douche par exemple. Nous leur enseignons des réflexes qu'ils peuvent mettre en œuvre chez eux mais aussi au sein de leur

entreprise. Cela peut permettre de gagner quelques pourcentages de consommation, par le seul élément comportemental.

La deuxième source de progrès mobilise un investissement relativement modeste, avec un retour sur investissement assez court, de l'ordre d'un ou deux ans. Elle permet des progrès significatifs, pouvant atteindre une réduction de 5 à 10 % de consommation d'énergie. Elle se trouve dans les processus de fabrication à proprement parler. Il s'agit par exemple de mettre en place des systèmes de capacité pour récupérer de l'énergie réactive, ou d'installer des séquenceurs de démarrage de machines, ou de réduire la pression d'un groupe compresseur. On constate en effet que, bien souvent, travailler à 10 barres est tout aussi efficace que 12 barres. Ce sont des dispositifs simples permettant des progrès significatifs.

Enfin, la troisième source de progrès permettant de réaliser des économies passe obligatoirement par des investissements relativement importants, qui représentent une rupture technologique. L'exemple type est celui de la presse toute électrique. Cet investissement supérieur à 1 million de francs peut permettre de dégager des économies d'énergie supérieures à 20 %.

Je précise que la consommation énergétique de la plasturgie est relativement faible : elle ne représente que 3 % du prix de revient du produit. Cela étant, la rentabilité de nos entreprises est précisément de 3 %, en moyenne. Des gains énergétiques représentent donc autant de gains pour notre rentabilité.

J'aborde un second aspect plus important. L'amélioration de la consommation énergétique est un fil d'Ariane qui débouche plus globalement sur un ensemble de problématiques environnementales. Des consommations énergétiques plus élevées que la moyenne impliquent la plupart du temps des consommations de matière plus importantes et probablement une production de déchets supérieure. Un surcroît d'utilisation de matière renchérit également la consommation d'eau pour le refroidissement. On assiste à des phénomènes en cascade. Nous avons donc pour objectif d'utiliser le fil d'Ariane de l'énergie auprès des TPME. Nous engageons actuellement un programme important, avec l'aide de l'ADEME, qui s'inscrira dans la démarche globale du MEDEF sur la diminution des gaz à effets de serre.

## **Damien GIVELET**

Maximilien Rouer, nous avons évoqué avec Nadia Boeglin la polémique. D'un côté, les industriels ont intérêt à économiser l'énergie et à optimiser leurs modes de production. De l'autre, nos habitudes de consommation nous poussent à consommer davantage chaque année. Les adolescents souhaitent changer de baskets tous les 6 mois, les automobilistes veulent changer de voiture tous les 3 ans, dans un souci de valorisation sociale, etc.

N'est-il pas contradictoire de tout faire pour réduire la consommation d'énergie et les gaz à effets de serre et, dans le même temps, d'avoir un comportement consumériste effréné ?

## **Maximilien ROUER**

Si bien sûr. Lorsque l'on ne sait pas où nous allons, nous pouvons courir à la catastrophe. Une certaine réalité de notre société est là. Notre société repose sur le mythe de la croissance. Sans se demander « quel type de croissance ? ». La croissance telle que nous la connaissons, c'est-à-dire

dépendante de la consommation de ressources à un prix, d'autant plus élevé que nous ne savons pas très bien où elle nous mène. Tous les décideurs politiques et chefs d'entreprise que j'ai rencontrés s'accordent pourtant pour dire que nous allons dans le mur. Ils s'entendent sur ce point, tout en trouvant impossible d'agir de façon significative aujourd'hui. N'est-ce pas étonnant ?

Or actuellement, il est évident que nous ne faisons pas tout ce qui est en notre pouvoir pour diminuer la consommation d'énergie. La raison en est simple : nous n'avons pas la mesure de l'urgence ni des enjeux. Nous souffrons d'une ignorance en ce qui concerne les questions d'énergie. Vous avez indiqué que l'énergie était un fil d'Ariane, non seulement pour l'entreprise mais aussi pour la Vie. Rappelons, comme Danone, que nous avons besoin de calories au quotidien, pour nous nourrir, c'est-à-dire apporter à notre corps l'énergie nécessaire pour qu'il fonctionne. On peut convertir ces calories en joules, en tonnes équivalent pétrole, ou en kilowattheure. Peu importe, même si ce jeu subtil contribue à perdre le citoyen qui ne comprend rien au maquis de l'énergie. En réalité, tous ces termes désignent une seule chose : l'énergie, dont on a besoin pour se mouvoir, l'énergie nécessaire pour se chauffer. Il faut savoir que plus de 80 % de notre consommation énergétique se transforme en chaleur permettant de maintenir nos 37,5°C de température corporelle.

### **Damien GIVELET**

Consomme-t-on trop, aujourd'hui ?

### **Maximilien ROUER**

Que signifie « trop » ? Nous savons que la Terre est un monde fini, limité, défini par une atmosphère qui nous protège et nous réchauffe grâce à un effet de serre naturel. A partir de quel seuil peut-on dire que l'on consomme trop ? Nous ne pouvons nous baser que sur les ressources disponibles sur Terre, qui sont en quantité finies. Mais combien de personnes en ont conscience ? Par exemple, à votre avis, combien de temps met le pétrole à se renouveler ? Nous avons affaire ici à un public d'initiés, mais beaucoup de gens croient que le pétrole se renouvelle à mesure que nous le consommons, ou à l'échelle d'une génération. Bien peu savent que le pétrole consommé en une année se produit en un million d'années !

Pour répondre précisément à votre question, ce trop se définit en fonction de cette vitesse. Nous sommes 6 milliards d'individus sur Terre, dont seulement 20% consomme 80% des ressources, on peut donc dire sans exagérer que ces 20% consomme trop. Parmi les indices de mesure de cet excès, je citerai celui de l'empreinte écologique, certes contestable, mais qui dresse un état des lieux des ressources planétaires et les divise par la quantité de surface disponible sur la Terre. Ainsi, si l'on extrapole le niveau de consommation d'un Français à l'ensemble de la population mondiale, il nous faudrait environ 3 planètes. La consommation d'un Américain extrapolée représente près de 10 planètes. Cet élément de mesure n'est cependant pas très précis, concernant notamment les questions énergétiques ou l'empreinte des consommations d'eau mais nous permet néanmoins de prendre conscience de la dimension excessive de nos modes de consommation.

## **Damien GIVELET**

Le consommateur français, abreuvé de publicités en tout genre l'encourageant à consommer, est-il prêt à changer son attitude ? Qu'est-ce qui peut changer son attitude ?

## **Maximilien ROUER**

BeCitizen a été créé avec la volonté de faire passer le message suivant : il est urgent de répondre à ces enjeux. Premièrement, nous ne sommes pas tous climatologues, et nous devons accepter le message des experts qui, consensuellement, à travers le groupe intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), avancent que nous nous préparons à vivre de toute évidence une grande catastrophe si l'ensemble des habitants de la planète n'est pas capable de diminuer par deux à court terme, ce qui veut dire par quatre pour les pays de l'OCDE, ses émissions de gaz à effet de serre.

Je rappelle que ces préoccupations se traduisent aujourd'hui au niveau des discours politiques, notamment en France, comme le prouve le discours récent de Monsieur Raffarin lors du séminaire environnemental du 27 novembre. Le Premier Ministre indiquait qu'à l'horizon 2050, la France s'engage sur une diminution de 80 % de ses émissions de gaz à effet de serre. Nous ne nous arrêterons de toute évidence pas là. Cette initiative n'est pas isolée, l'Allemagne, la Grande Bretagne, les Pays Bas, la Suisse ont pris des engagements de même nature.

## **Damien GIVELET**

Cet engagement vous paraît-il réaliste ?

## **François JALLON**

Oui, si l'on s'intéresse à ce que cela implique concrètement pour les entreprises et les citoyens. Le chiffre de 80 % ne signifie rien si on ne commence pas aujourd'hui en nous fixant l'objectif de 3 % par an. Selon des simulations scientifiques, une réduction annuelle de 3 % par an permettrait d'atteindre cet objectif ambitieux, tout en rapportant de l'argent à nos économies.

## **Damien GIVELET**

Rappelons toutefois que les Etats-Unis n'ont toujours pas signé l'accord de Kyoto.

## **François JALLON**

La France n'est pas le seul pays engagé. Je citerai aussi la Suisse, les Pays-Bas l'Allemagne et le Royaume-Uni. Ces deux derniers pays se sont également engagé sur le chiffre de 80 %, notamment par une augmentation de l'efficacité énergétique. Cela consiste à augmenter les services produits par unité d'énergie. La diminution de la demande servira également cet objectif. Cela suppose une évolution des comportements et des modes de vie, en agissant essentiellement sur le tri et la mobilité. En France, les entreprises ont réalisé des efforts considérables au cours des 30 dernières années pour réduire leurs émissions de gaz à effet de serre, alors que, parallèlement, le

comportement des citoyens n'a pas été maîtrisé, notamment dans le domaine du transport, du chauffage et de la climatisation. Dans ces domaines, les dépenses ont explosé.

**Damien GIVELET**

Monsieur le Sénateur Laffitte, comment est-il possible, dans le cadre d'une économie de marché, de maîtriser réellement la consommation d'énergie sans maîtriser la consommation des produits ? Il convient d'éduquer le consommateur.

**Pierre LAFFITTE**

Le premier problème concerne, à mon sens, le manque d'information. Aujourd'hui, le grand public n'est pas conscient des dangers qui menacent la planète à court terme. C'est une donnée essentielle. Rappelons qu'il y a 20 ans, à Sophia-Antipolis, s'est tenu le premier colloque international d'industriels, de décideurs et de scientifiques du monde entier sur les risques liés aux émissions de gaz à effet de serre. Nous étions en 1984. L'an dernier, un autre colloque s'est tenu sur le thème suivant : comment gérer les risques actuels dus à l'effet de serre ? Nous avons constaté à cette époque que les statistiques de la société de réassurance de Munich faisaient état d'une multiplication par 10, en douze ans, du nombre de catastrophes naturelles. Cela aboutit nécessairement au doublement des primes payées par les assurances, au niveau mondial. Il s'agit des primes versées par les compagnies de réassurance, sur des sinistres supérieurs à 5 milliards de dollars. La tendance ne fait que commencer. Or ces montants du secteur de l'assurance ne sont pas intégrés dans les calculs du coût de l'énergie.

L'effet de serre est donc indiscutable, et les scientifiques le savent. Mais comme ils ne sont pas certains à 100% de la vitesse à laquelle certaines catastrophes naturelles se déplaceront des zones tropicales, où elles sont majoritaires, vers les climats tempérés, ni certains que les grandes tempêtes qui ont marqué l'Europe au cours des dernières années résultent effectivement de l'action de l'homme, ils ne disent pas le fond de leur pensée.

**Damien GIVELET**

Cette attitude arrange certains politiques.

**Pierre LAFFITTE**

De mon côté, je dis ce que je pense. Peut-être ne suis-je pas assez prudent, mais en la matière, la prudence commande d'attirer l'attention sur le danger actuel. Il ne s'agit pas de créer un vent de panique qui pousserait la population à quitter les zones de littoral et celles qui courent le risque d'une désertification, mais il faut néanmoins que la population soit au courant, de manière à agir lorsque cela est possible.

Il faut considérer la réalité, comme l'épuisement des réserves pétrolifères mais aussi le fait que près de la moitié des dépenses énergétiques est le fait du grand public. Si les industriels mènent des actions de sensibilisation auprès de leurs salariés, cela signifie qu'il est possible d'agir. Il convient de renforcer massivement la réflexion sur ce qui nous attend dans les 3 ou 4 décennies à venir, et

commencer à agir en ce sens, en développant la recherche et l'innovation. Sans ces deux éléments, nous n'aboutirons à rien.

Enfin, s'agissant de la non-signature du protocole de Kyoto par les Etats-Unis, Anne Lauvergeon, qui connaît son sujet en tant que présidente d'AREVA, affirme que les Américains consentent d'énormes efforts pour se préparer à l'assimilation d'hydrogène en remplacement du pétrole. Cela implique notamment le développement de réacteurs à haute température, ce que nous ne faisons pas encore en Europe. Les Américains développent également le télétravail. La France est souvent la lanterne rouge de l'Europe en cette matière. Pourtant, le télétravail permet de diminuer le transport, et notamment aux heures de pointe.

### **Damien GIVELET**

Qu'en est-il pour les produits de consommation courante et les habitudes de consommation ? Inciter les gens à réduire leur consommation, par exemple en termes de voiture, aurait des conséquences économiques dramatiques.

### **Pierre LAFFITTE**

Les politiques ont le choix entre deux possibilités : créer une taxe colossale sur les voitures ou le prix de l'essence, ou informer. Or expliciter uniquement par le prix ne me paraît pas la solution. On pourrait offrir aux personnes la possibilité de travailler dans des télé-sites plutôt que de s'entasser sur une bande littorale. Pourtant, le climat de notre arrière-pays est très agréable. Il n'y a pas de raison objective à son déséquilibre de population par rapport à la côte. Il est donc possible de travailler dans l'arrière-pays.

Le principal problème réside dans l'information. Comme l'un de mes collègues sénateur l'a développé, les nouvelles technologies offrent de grandes possibilités. Par exemple, le plateau du Vercors était auparavant envahi chaque matin de milliers de voitures descendant à Grenoble et remontant le soir. Aujourd'hui, plus de 1 000 personnes télétravaillent dans le Vercors. Cela représente une économie d'énergie comparable aux réalisations de la ville de Los Angeles en la matière. Pour dépenser moins de carburant et réduire la pollution atmosphérique, elle a installé des systèmes de télétravail aux quatre coins de la ville.

### **Damien GIVELET**

Sur les produits de consommation courante, l'étiquetage est-il suffisant ? Ne faut-il pas aller plus loin ?

### **Pierre LAFFITTE**

Non. Il faut que l'ensemble de la population, jusque dans les écoles, prenne conscience que la diminution de la consommation, et notamment de l'énergie, constitue un objectif majeur.

**Damien GIVELET**

Ne pensez-vous pas que la population en a conscience, mais n'agit pas, quand elle se retrouve devant les rayons des supermarchés ?

**François JALLON**

En a-t-elle réellement conscience ? A mon avis, non.

**Maximilien ROUER**

Je pense que la population n'en a pas conscience. Je crois que si l'on interrogeait les gens sur la quantité de pétrole que représente 1 kilo de veau vendu dans les supermarchés français, ils seraient bien incapables de répondre. Je me suis livré à un calcul : 1 kilo de veau représente, au niveau de l'abattage, 17 kilos de pétrole. L'élevage bovin est extrêmement consommateur d'énergie, si l'on remonte la chaîne : culture du maïs, tracteur, engrais, etc.

J'aimerais revenir sur l'étiquetage. Aujourd'hui, le consommateur ignore tout du contenu énergétique des biens et services qu'il achète. Poulet, lait, camembert, veau représentent un contenu énergétique qu'il est possible de calculer. Aux Etats-Unis, l'étiquetage des produits renseigne le consommateur sur la teneur énergétique des produits en termes d'aliments ingérés (les célèbres 'energy facts' présents sur tous les aliments US). Il serait intéressant et complémentaire d'en venir à un étiquetage informant le consommateur sur la quantité d'énergie qui a été nécessaire pour amener ce produit jusqu'à lui.

**Pierre LAFFITTE**

Vous avez raison, mais pour qu'un tel étiquetage produise son effet, encore faut-il lui expliquer qu'il ne s'agit pas de la teneur en pétrole de sa viande, et des incidences de la consommation d'énergie. Les industriels en ont conscience et, en France, ont largement agi. On ne peut en dire autant des routiers.

**Damien GIVELET**

Le représentant de la FNTR sera présent cette après-midi.

**Pierre LAFFITTE**

Comment les politiques doivent-ils réagir pour diminuer la consommation d'énergie ?

**Damien GIVELET**

Doit-on s'orienter vers la prescription de tel ou tel autre produit ? Peut-on aller jusqu'à réduire les taxes des produits économiques ?

## **Pierre LAFFITTE**

On pourrait concevoir une taxe sur les émissions de CO<sub>2</sub>, mais je ne crois pas que cela soit la seule solution. Il existe d'ailleurs déjà des taxes sur le pétrole. Des alternatives crédibles sont envisageables, comme l'utilisation des voies maritimes. Les politiques et les responsables sociaux et industriels conduisent des études en commun. Nous verrons enfin la manière de procéder : détaxer, ne pas construire de routes, etc.

## **François JALLON**

La tentation technocratique, en particulier à la Commission européenne, est de procéder à des détaxations sur les produits verts, de manière à créer un marché pour ces derniers. Pourquoi pas ? Cependant, cela suppose qu'une autorité indépendante soit capable de classer ces produits en fonction de leurs performances énergétique et environnementale. Or il n'existe pas aujourd'hui d'outil scientifique qui permettrait d'établir ce type de comparaison.

## **Nadia BOEGLIN**

On est aujourd'hui capable de dresser le profil environnemental d'un produit et de connaître l'ensemble de ses impacts environnementaux. Ils se traduisent par 5 à 10 indicateurs.

## **François JALLON**

Il est possible de le faire sur un produit donné et de s'en servir comme élément d'analyse pour améliorer la performance environnementale du produit, mais il est très difficile, avec ce type d'outil, de comparer les produits entre eux.

Quand bien même on parviendrait à le faire, les procédures de délivrance des éco-labels aux produits verts par les fonctionnaires européens sont tellement longues que ces produits seraient rapidement rattrapés par l'innovation.

## **Nadia BOEGLIN**

Les dernières procédures d'éco-label ont duré entre 4 et 6 mois. Les délais étaient plus imposés par les organismes professionnels que par le travail des pouvoirs publics.

La connaissance globale des impacts environnementaux d'un type de produit donné et un bon sens écologique en termes de définition des critères, comme l'industrie le fait déjà, doivent permettre de comparer deux produits. Il est possible de déterminer qu'un pot de peinture donné est meilleur qu'un autre au vu de ses différents impacts. Il peut y avoir quelques incompatibilités en termes d'évaluation environnementale sur des domaines dont on ne saurait rien, toutefois.

La structure qui délivre l'éco-label existe. 500 produits sont déjà éco-labellisés et les règlements sont actualisés périodiquement pour ne pas nuire à l'innovation.

## **François JALLON**

C'est imaginable dans les domaines où les technologies évoluent lentement. Cela me semble plus difficile pour d'autres produits, voire dangereux. Imaginez que demain, le consommateur n'achète plus que du gouda car il se serait avéré le meilleur fromage en termes de performance environnementale. Je rejoins en cela les propos du Sénateur Laffitte : un produit n'est pas seulement le résultat d'une performance environnementale. Le consommateur le choisit en fonction de sa couleur, de sa forme, de son goût, de son prix. Ne donner un avantage prix qu'à des produits éco-labellisés risque de ne pas fonctionner. Ce serait une erreur. L'industrie n'y participera pas de cette façon.

## **Maximilien ROUER**

Vous posez la question de savoir comment maîtriser la consommation des citoyens. Il me semble important que les citoyens passent de la consommation à l'usage, c'est-à-dire d'une économie reposant sur la propriété de produits à une économie reposant sur l'usage. Par exemple, Rank Xerox réalisait auparavant sa marge sur la vente de photocopieurs ; aujourd'hui, cette société a transféré une partie de sa marge sur la maintenance et le service. D'où l'intérêt pour elle de produire les photocopieurs les plus solides possible, puisque son intérêt ne réside plus dans la vente à court terme mais dans l'entretien d'une machine qui doit durer le plus longtemps possible.

## **Damien GIVELET**

Cela implique de repenser la consommation.

## **Maximilien ROUER**

Oui. Il faut passer à une logique d'usage.

De même, pourquoi ne pas louer une voiture pour une durée d'une heure lorsque l'on n'en a besoin qu'une heure ? Il existe des cas semblables en Suisse. En étant contraint de louer à la journée, l'usage d'un produit d'une heure initialement va s'étendre à plusieurs heures. La consommation est ainsi créée artificiellement.

J'aimerais aborder un dernier point. Les médias ont pour habitude de demander aux scientifiques de démontrer que l'effet de serre est bien la cause de certains phénomènes. Au contraire, je pense qu'il faudrait inverser le raisonnement, et demander aux scientifiques de démontrer que ce n'est pas l'effet de serre qui est à l'origine de certains phénomènes. Nous n'avons aucun moyen d'identifier l'effet de serre : il ne signe malheureusement pas d'un « Z, comme Zorro » à la fin de chaque inondation, ou de chaque sécheresse. Nous ne pouvons donc pas montrer que c'est lui, pas plus que nous pouvons prouver que ce n'est pas lui. Il s'agit de faire preuve de grande prudence dans un sens comme dans l'autre.

**Pierre LAFFITTE**

Effectivement, ce serait souhaitable mais impossible au vu du niveau actuel d'information. Par ailleurs, il faudrait qu'une innovation technique s'accompagne toujours d'une innovation de comportement et d'une innovation dans le domaine de l'organisation. Il faut savoir que dans certains pays européens, comme la Finlande ou les Pays-Bas, 15 % des salariés sont des télétravailleurs. Ce n'est donc pas une question de taille ou de densité, mais d'état d'esprit. Imaginez les économies en termes d'énergie qu'une telle incitation pourrait permettre en France dans le domaine des transports ! Ce serait phénoménal.

**Damien GIVELET**

Nous sommes d'accord sur ce point. La parole est à la salle.

# Débat avec la salle

## Question SVP

Les mesures dont vous avez parlé et qui seraient envisageables (stylo vert, éteindre la lumière, etc.) sont celles qui ne risquent pas de bouleverser notre quotidien ni d'abaisser le niveau de notre confort. Soyez francs : que faut-il vraiment faire et quelles conséquences cela aura-t-il ?

## Damien GIVELET

Les petites rivières font les grands fleuves.

## Maximilien ROUER

Les gens ne sont pas toujours logiques. Prenons l'exemple d'un touriste de Bali. Il participe à une émission de 16 tonnes de gaz à effet de serre (CO2) en prenant l'avion, et une fois sur place, se bat contre les papiers gras abandonnés sur les plages. Ce genre de comportement contradictoire est à éviter.

Si nous étions vraiment sérieux, que ferions-nous ? Pendant la guerre de 1940, Monsieur Churchill, face à la menace nazie, a décidé en 24 heures de cesser toute mobilité individuelle et de concentrer toutes les forces du pays à lutter contre l'envahisseur. Aujourd'hui, la première mesure consisterait à freiner par tous les moyens la mobilité, en arrêtant de toute urgence le développement d'infrastructures, et par diverses incitations concernant l'usage de l'automobile. Aujourd'hui, 40 % des immatriculations émanent des directions d'achat des entreprises. Or en moyenne, la flotte de véhicules des entreprises est 5 % plus puissante que le parc français. La logique de défiscalisation envers l'achat des véhicules par les entreprises est déresponsabilisante. Cela renvoie à la dimension de l'assurance et au principe de responsabilité. Le fait que les cadres d'entreprise disposent gratuitement d'une automobile et de kilomètres à volonté ne va pas dans le bon sens. Bien peu prennent la mesure de l'évolution des comportements au cours des 20 dernières années. Le nombre de kilomètres parcourus supplémentaires a plus que compensé les gains d'efficacité énergétique par véhicule, que ce soit en termes de distance parcourue ou de suréquipement des véhicules.

## Nadia BOEGLIN

Les transports et la mobilité constituent en effet l'un des grands axes d'amélioration. Je distingue deux autres éléments. D'une part, il faut à mon sens modifier nos comportements de consommation. Ainsi avons-nous par exemple 15 fois plus de produits à notre domicile que nos grands-parents !

On ne peut pas multiplier à l'infini notre consommation. D'autre part, concernant l'industrie, il est également nécessaire d'intégrer l'environnement dès la conception des produits, ce que nous appelons l'éco-conception. Une fois le prototype terminé et les chaînes dessinées, il est trop tard pour se poser la question de l'évaluation environnementale. Cette intégration des contraintes, préoccupations et opportunités environnementales dès la conception est synonyme d'innovation en termes d'économies d'énergie.

### **François JALLON**

Je suis tout à fait d'accord : l'industrie va continuer à s'engager dans des démarches volontaires d'amélioration continue des performances énergétiques et environnementales de leurs produits. Nous allons continuer à éco-concevoir et à éco-produire. Cela étant, l'effort que nous consentons doit être assumé par l'ensemble des filières et non par les entreprises de manière isolée. Nous allons devoir nous habituer à travailler différemment, en dépassant le périmètre de l'entreprise pour travailler avec l'amont et l'aval. Néanmoins, il est nécessaire de sensibiliser et d'éduquer le consommateur pour qu'il modifie son comportement. Pour de nombreux produits, c'est la phase d'utilisation par le consommateur qui est à l'origine de l'essentiel des impacts environnementaux, voire des consommations d'énergie. Prenons l'exemple de l'emballage plastique. Un comportement éco-citoyen permettra d'en récupérer davantage et de le valoriser.

### **Damien GIVELET**

Le tri sélectif commence à se mettre en place dans les villes.

### **François JALLON**

En effet, nous avons fait de grands progrès, mais il convient de continuer dans cette voie, en éduquant le consommateur citoyen, plus que l'acheteur, dans son mode de consommation et son comportement de consommateur.

### **Maximilien ROUER**

Pour répondre directement à la question, il conviendrait, grosso modo, de diminuer la consommation de ressources par 5.

### **Damien GIVELET**

A court terme, un tel scénario détruirait nos économies.

### **Maximilien ROUER**

C'est pourquoi il ne faut pas attendre d'être au pied du mur pour mettre en place les solutions. Bien entendu, ce scénario s'inscrit dans le temps. Diminuer la consommation par 5 d'ici à 2050 implique une réduction de 3 % par an. Ces hypothèses sont déjà plus réalistes pour nos systèmes économiques.

### **Question SVP**

Quelles entreprises se réjouiraient d'une loi d'orientation qui inciterait les citoyens à moins consommer ? Les entreprises pensent-elles déjà à leur reconversion dans des activités de substitution ?

### **Damien GIVELET**

C'est la grande question.

### **Maximilien ROUER**

Cela renvoie aux entreprises de service. L'expert Yves Martin a beaucoup travaillé sur la diminution du travail et de l'énergie. Tant qu'on substitue du travail par de l'énergie, l'emploi diminue. L'idéal de la société serait de substituer à nouveau cette énergie par du travail. On rebasculerait vers des schémas de développement plus durables.

### **Damien GIVELET**

A court terme, comment procéder ?

### **Pierre LAFFITTE**

La tendance naturelle de l'économie des pays européens va vers l'augmentation du pourcentage des entreprises de services à forte valeur ajoutée, si possible des services utiles à l'image de ceux développés à Sophia-Antipolis. Il y a là un exemple où la consommation d'énergie par PIB produit est nettement inférieure. A terme, il y aura une délocalisation partielle de certaines entreprises industrielles, à moins que les coûts de production deviennent compatibles avec le niveau de vie auquel aspirent les Européens.

### **Damien GIVELET**

Internet et les nouvelles technologies ne permettent-ils pas de diminuer les coûts liés au transport ?

### **Pierre LAFFITTE**

Ils ne le permettent pas assez aujourd'hui, notamment à cause du faible développement du télétravail. C'est en effet très compliqué de modifier les innovations managériales, la formation professionnelle au télétravail, l'enrichissement des tâches, etc. Le télétravail ne peut s'appliquer à tous les métiers, mais à beaucoup d'entre eux, y compris pour le back office des hôteliers. Le télétravail peut s'appliquer à toutes les personnes qui travaillent toute la journée derrière leur ordinateur. Il exige une motivation, une formation et une modification des organisations industrielles.

### **Maximilien ROUER**

Il faut faire attention à ne pas s'intéresser uniquement au marginal. Il est par exemple beaucoup question des énergies éoliennes actuellement. L'Allemagne, leader mondial dans ce domaine, produit environ 19 térawattheures par an grâce à cette énergie. Or la totalité de cette production est absorbée par les mises en veille des appareils électriques (le fait de laisser en veille les téléviseurs, magnétoscopes et lecteur DVD). Est-il plus intéressant de travailler sur l'offre que sur la demande ? Ne serait-il pas préférable de créer un interrupteur commun commandant la veille de ces appareils, plutôt que de créer une industrie nouvelle ? La question est posée en termes de contribution du citoyen. De la même manière, les NTIC ne permettront de jouer qu'à la marge de nos consommations, en regard d'une diminution souhaitée et organisée de la demande.

### **Question SVP**

Pourquoi avoir laissé se développer le parc technologique de Sophia-Antipolis en négligeant le développement des transports propres, notamment les transports en commun ? Existe-t-il aujourd'hui un plan pour redresser la situation ?

### **Pierre LAFFITTE**

Je ne suis pas responsable des transports de Sophia-Antipolis. Je crois cependant qu'un plan va bientôt être mis en place. Il a malheureusement été très retardé depuis plusieurs années.

### **Dominique VIVIER, chercheur au CNRS**

Un sujet n'a pas été évoqué au cours de cette table ronde : l'architecture des maisons ou des bâtiments industriels. Sous l'effet des modes, les consommateurs sont incités à acheter des grands réfrigérateurs, un sèche-linge au détriment des laveries. Les industries, pour leur part, travaillent en flux tendu, ce qui entraîne un plus grand trafic routier.

### **Damien GIVELET**

Nous aborderons la question des transports cette après-midi.

### **Dominique VIVIER**

Je suis également enseignante à l'école d'architecture de Paris. Je m'étonne de constater que les jeunes architectes qui y sont formés s'orientent d'emblée vers des technologies basées sur la climatisation, qui sont fortement dépensières d'énergie, et néfastes pour la santé qui plus est.

### **Nadia BOEGLIN**

S'agissant de la problématique du bâtiment, on assiste actuellement à une forte croissance aux initiatives de Haute Qualité Environnementale. Une partie d'entre elles utilisent les techniques traditionnelles, d'autres inventent des solutions innovantes. Le site de Sophia de l'ADEME a

d'ailleurs un bureau qui favorise ce type d'initiative, pour parvenir à une meilleure qualité environnementale des bâtiments.

### **Damien GIVELET**

Comment la population peut-elle accepter de se passer de la climatisation par 35° ?

### **Nadia BOEGLIN**

Commençons par lui expliquer les impacts de la climatisation. Nous verrons ensuite si elle est prête à changer de comportement. Je partage le point de vue avancé concernant l'absence de mesure de l'enjeu dans notre comportement quotidien. Nous avons tous vaguement conscience de la préoccupation environnementale, mais le caractère urgent du problème n'est pas partagé.

### **François JALLON**

Le secteur des produits de construction a pris une initiative qui fait école au niveau européen. Elle consiste, pour éviter des concurrences entre les matériaux sur la base d'argumentaires plus ou moins fondés, en une déclaration environnementale des matériaux. Cette déclaration décrit non seulement les performances environnementales du produit mais aussi leur incidence en termes de confort, de santé, de sécurité, etc. Les architectes et les maîtres d'œuvre peuvent donc en bénéficier et disposer de tous les éléments pour faire les bons choix. Nous avançons pas à pas, de manière pragmatique. Il est plus difficile, toutefois, de sensibiliser le consommateur final.

### **Damien GIVELET**

C'est néanmoins primordial car c'est à lui qu'appartient la décision ultime.

### **Maximilien ROUER**

Nous avons effectivement oublié tout un savoir-faire en matière de conception de bâtiments de manière climatique. Je vous livre une petite anecdote : aux Etats-Unis, il fut découvert par des artisans lors de travaux dans un bâtiment public en rénovation un certain nombre de conduits d'aération obstrués. En dégagant ces conduits, ces personnes découvrirent que certains bâtiments du début du siècle étaient ainsi conçus pour favoriser la circulation de l'air de façon naturelle, sans consommation d'énergie, de sorte que le bâtiment soit bien tempéré en hiver comme en été. Ce savoir-faire revient à l'ordre du jour. D'après certaines données communiquées par l'ADEME, il est possible de réduire de 20 % à 40 % la consommation d'énergie en concevant les bâtiments de manière climatique, ou selon la norme HQE. D'autres vont plus loin. Si on se pose la question de la trésorerie d'usage du bâtiment, il est possible d'investir de l'ordre de 10 à 15 % en plus lors de la construction du bâtiment, pour ensuite réduire de 60 à 85 % (selon les régions) la consommation courante d'énergie (chauffage, climatisation, sanitaire). L'investissement peut alors être amorti en une saison, selon les régions.

De même, l'étiquetage des appareils électriques de consommation courante, comme les réfrigérateurs, les sèche-linge et lave-linge peut permettre aux consommateurs de faire les bons choix. Nous disposons d'éléments significatifs pour réduire d'un facteur 3 à 4 les consommations. Aujourd'hui, des solutions existent, et nous aurions tout à gagner si les principaux opérateurs, et notamment EDF s'emparaient des initiatives mises en place par les associations depuis une vingtaine d'années. Je pense notamment à un livret très bien pensé, intitulé *La maison des Négawatts (édition Terre Vivante)*. Il fournit des éléments très significatifs permettant de réduire structurellement la consommation d'énergie.

### **Robert GIMEN**

Ce matin, nous avons privilégié l'approche sur le comportement, le traitement de la consommation. Ne devrions-nous pas nous interroger sur nos responsabilités en termes d'économies de matières premières énergétiques, notamment le pétrole, le gaz, voire l'uranium ? Selon les connaissances actuelles concernant le ratio entre les réserves et notre consommation actuelle, nous disposons de 65 ans de réserves pétrolières, 300 ans de gaz et 3 000 ans d'uranium. Ce sont des ordres de grandeur. Nous avons la responsabilité d'une meilleure utilisation de ces matières premières, envers les générations à venir. Aujourd'hui, nous utilisons le gaz de plusieurs manières. Une exploitation directe permet d'obtenir des rendements compris entre 90 et 95 %. Son utilisation pour produire de l'électricité abaisse ce pourcentage à 50 %. Arrêtons donc de recourir au gaz pour faire de l'électricité et utilisons les matières premières non renouvelables de la meilleure façon possible.

### **Damien GIVELET**

Que proposez-vous pour produire de l'électricité, dans ce cas ? L'uranium, n'est-ce pas ? !

### **Maximilien ROUER**

J'aimerais attirer votre attention sur un point important. Nous avons tendance à raisonner de manière linéaire concernant les réserves de pétrole. La production de pétrole, ou de toute autre ressource non renouvelable, suit une courbe en cloche. Cela correspond à l'offre. Du côté de la demande, la consommation ne suit certainement pas une telle courbe, mais à l'instar de la croissance, une exponentielle. En conclusion, nous allons assister à très court terme – et bien avant 40 ou 60 ans – à une tension extrême sur les prix concernant l'accès à cette réserve. Nous disposons certes de 60 ans de ressources, mais qu'est-ce que cela pourra bien nous faire le jour où il restera 1 litre de pétrole pour 6 milliards d'individus ?

L'analyse en termes de quantité est faussée. En termes financiers, ce risque est beaucoup plus proche.

### **Anne GELLE, Association Les amis de la Terre**

Mon association participe aux éco-conceptions et à l'éco-label.

Les produits éco-labellisés ne comprennent-ils pas un critère d'avantage ? Je pense par exemple au fait de tester les sacs-poubelles sur leur solidité, au-delà de leurs caractéristiques environnementales.

S'agissant deuxièmement de la formation du public, je remercie le sénateur Laffitte pour sa remarque très intéressante. Les consommateurs et les associations de protection de l'environnement sont effectivement présents dans les comités d'éco-conception. Ils fournissent un travail en direction de l'information du public. Or il semble qu'ils perçoivent moins d'aides actuellement, ce qui risque de les empêcher de participer à ces comités. Monsieur Laffitte, serait-il possible d'agir de telle sorte que ces associations puissent continuer à vivre et à faire leur travail, lequel est reconnu par les consommateurs ?

### **Pierre LAFFITTE**

Je ne crois pas qu'il soit question d'interdire aux associations de participer à ces actions. Elles concourent en effet à la vocation normale d'une société bien constituée, si tant est qu'elles ne monopolisent pas la parole comme cela arrive parfois, et notamment dans notre département. Elles doivent être présentes, mais non envahissantes. Il existe d'autres intérêts, qui sont tout aussi légitimes. Dans le cas particulier de la défense du développement durable, il n'est pas question de réduire leur importance.

### **Damien GIVELET**

J'ajoute que l'association Les amis de la Terre participera cette après-midi à la table ronde sur les transports.

### **Nadia BOEGLIN**

S'agissant des éco-labels, je n'ai pas eu l'occasion de préciser qu'un règlement d'éco-label comprend une dizaine de critères, dont une bonne moitié concerne la satisfaction de l'aptitude à l'usage. Un produit de qualité environnementale est avant tout un produit de qualité. Une peinture qui émettrait moins de COV mais qui nécessiterait 3 couches de plus qu'une autre ne présente pas d'intérêt. Nous avons d'abord l'assurance d'une qualité d'usage satisfaisante pour le consommateur, à laquelle s'ajoute une bonne qualité environnementale. Nous luttons tous les jours contre l'idée reçue d'un produit dit « vert » est moins apte à l'usage. J'ajoute qu'il n'existe pas de produit n'ayant aucun impact sur l'environnement. Un produit dit vert est simplement un produit de moindre impact sur l'environnement.

### **François JALLON**

Les propositions du MEDEF à la Commission européenne demandent un renforcement du rôle des consommateurs, selon un paritarisme entre producteurs et consommateurs. Pour faire évoluer la production et la consommation, de manière à avoir plus avec moins, les deux volets doivent fonctionner. Nous préconisons ce paritarisme non seulement dans les instances de normalisation mais aussi dans des instances à inventer.

**Damien GIVELET**

Je vous remercie. Nous nous retrouvons cette après-midi.

## **Intervention de Madame Nicole FONTAINE**

### **Ministre déléguée à l'Industrie**

Monsieur le sénateur, Monsieur le député, Monsieur le maire adjoint, Mesdames, Messieurs,

C'est avec une très grande joie que je me retrouve aujourd'hui à Nice pour cette troisième rencontre du débat national sur les énergies. Je voudrais remercier chaleureusement Jacques Peyrat de son accueil, Monsieur Lafaurie et Monsieur Asso, ses adjoints, d'avoir bien voulu ouvrir et clôturer cette journée, ainsi que les messieurs les parlementaires Revol, Laffitte, Estrosi et Madame Gelle, responsable de la commission transport des verts, pour leur contribution à ces tables rondes.

Avant de commencer mon propos, j'aimerais vous dire combien j'ai été sensible à l'émoi légitime qu'a soulevé dans ce département la récente attribution des créneaux aériens par l'association de coordination des horaires. Je m'en suis immédiatement entretenue avec Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat au transport. Je voudrais dire à tous les élus que le ministre des transports et moi-même sommes parfaitement conscients des difficultés que ce département pourrait rencontrer si les choses n'étaient pas modifiées. Une table ronde sera réunie à cette fin dans les meilleurs délais, avec toutes les parties prenantes, dont les compagnies aériennes, afin d'envisager une amélioration des conditions de desserte.

Le thème qui nous réunit aujourd'hui est celui des relations entre l'énergie et l'entreprise, sujet très délicat, puisqu'il s'agit de concilier deux impératifs, dont l'harmonie n'est pas évidente : celui de la compétitivité de nos entreprises et celui de leurs responsabilités environnementales.

La table ronde de ce matin a néanmoins révélé que ces deux thèmes étaient parfois plus complémentaires qu'on ne le croit, et que des voies existent pour faire de l'énergie un facteur de compétitivité, et de l'entreprise le premier acteur du développement durable. J'ai confiance dans votre audace pour continuer à explorer ce sujet cette après-midi.

## **I. Constats**

A ce stade de vos réflexions, je souhaiterais seulement insister sur l'importance de cette journée, sur la base de deux constats.

### **1. Les consommations d'énergie**

Le premier concerne les consommations d'énergie. Celles-ci évoluent en effet à un rythme qui nous conduit collectivement à une double impasse.

La première a trait à l'environnement. Au rythme actuel, les consommations mondiales d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre seront multipliées par trois d'ici 2050. Cette perspective est vertigineuse, et les travaux des experts les plus compétents ont bien montré l'effet néfaste de ces émissions sur le climat, donc sur la Planète. Il est donc impératif de réduire de moitié au niveau

mondial les émissions de gaz à effet de serre, avant 2050. Pour les pays développés, cela implique de diviser par quatre leurs émissions.

La deuxième impasse est d'ordre économique, du fait de la croissance de la demande des pays développés et de l'épuisement des réserves. La majorité des experts, sur la base de la consommation mondiale en 2002, estiment leur durée de vie à une cinquantaine d'années pour le pétrole et à une soixantaine d'années pour le gaz. Or nous savons que la consommation mondiale va continuer de croître. Certes, de nouvelles réserves pourront être découvertes, mais la consommation de pétrole est aussi celle dont les hypothèses de croissance sont les plus fortes, du fait de l'augmentation des besoins de transport. En d'autres termes, la perspective d'une extinction des ressources pétrolières à l'horizon prévisible est plus réaliste. On doit enfin ajouter à cela les difficultés, les tensions internationales que ne manquerait pas de susciter la concentration des ressources entre les mains d'un très petit nombre de pays. C'est donc aussi la sécurité de nos approvisionnements qui serait mise en péril.

On peut donc affirmer que le modèle de développement actuel n'est pas durable. Même si cette vérité peut déplaire, il nous faut la dire et la répéter.

## **2. La maîtrise des dépenses**

Le second constat est sous forme d'évidence : toutes les formes d'énergie ayant un coût et des inconvénients, la meilleure solution serait de maîtriser nos dépenses. L'énergie la moins chère et la moins polluante est celle que l'on ne consomme pas.

## **II. Comment concilier compétitivité et maîtrise des consommations ?**

Partant de ces deux constats, une première question nous est posée. Comment concilier la compétitivité des entreprises – étroitement liée à la création et au maintien des emplois – et la nécessaire maîtrise des consommations ? Tel est bien l'enjeu et l'objet de ce débat. Je sais que vos propositions seront nombreuses, et que nos entreprises disposent de ces ressources pour relever ce défi. Je le sais d'autant mieux que cette région a fait le choix de mettre en œuvre un programme très volontaire de maîtrise de l'énergie, et cela tant dans l'industrie que pour l'habitat, afin de limiter sa dépendance vis-à-vis des autres régions françaises. Il s'agit du Plan Eco Energie qui associe en partenariat l'Etat, la Région, l'ADEME, EDF-GDF, les conseillers généraux, les associations de maires concernés, les associations de protection de l'environnement, actuellement en phase de mise en œuvre.

Cette région pourra ainsi limiter le besoin de renforcement des lignes électriques. Le développement de l'énergie solaire ainsi que les efforts accomplis pour mieux maîtriser les consommations de climatisation sont à cet égard tout à fait exemplaires. Je salue de ce point de vue l'initiative prise par le Novotel de Sophia-Antipolis, qui a installé 100 mètres carrés de capteurs solaires permettant de produire 60 % de l'eau chaude sanitaire.

La première table ronde de la matinée a montré que l'industrie avait déjà, par le passé, su faire des économies importantes dans ce domaine. Depuis 1973, l'industrie est le secteur qui a généré les économies d'énergie les plus importantes. Sa part dans la consommation totale d'énergie n'a cessé de décroître, tant en valeur absolue – en passant de 46 millions de tep à 38 – qu'en valeur relative,

en passant de 27 % à 14 %. Cette évolution provient certes d'une tertiarisation de notre économie, mais également des efforts constants des industriels pour diminuer les besoins en énergie de leurs différents processus de production. On utilise aujourd'hui 80 % d'énergie en moins pour produire une tonne d'acier, 40 % de moins pour les autres biens. C'est ainsi que la France est six fois plus performante que la Chine en ce domaine. C'est dire le chemin parcouru, mais aussi les efforts que nous devons collectivement faire pour améliorer encore l'efficacité énergétique des pays en développement.

Ce succès relatif ne doit pas masquer les différences illustrées par la table ronde de ce matin. D'un côté, 0,3 % des entreprises et 6 grands secteurs – chimie, sidérurgie, industrie agroalimentaire, papier carton, métallurgie des non-ferreux, chaux, ciment – consomment plus de la moitié de l'énergie utilisée dans l'industrie. De ce fait, réduire les consommations est synonyme de compétitivité. J'ai bien entendu la demande des entreprises de disposer de l'énergie la moins chère possible, et les espoirs placés dans la libéralisation des marchés de l'énergie, que ce gouvernement met en œuvre progressivement. Il est en effet de notre responsabilité de veiller à ce que l'organisation du marché, l'évolution de la fiscalité sur l'énergie, les répercussions du coût du développement des énergies renouvelables dans les prix ne se traduisent pas par une augmentation du prix de l'énergie. Celle-ci entraînerait à son tour un risque de délocalisation de secteurs entiers, comme celui de la chimie. Soyez assurés que ce gouvernement, dont la priorité est l'emploi, en est conscient.

D'un autre côté, on trouve en revanche un grand nombre d'entreprises peu consommatrices qui ne se sentent pas concernées par les économies d'énergie. Une action volontariste est donc nécessaire. Cette action est possible, car il existe des gisements d'économie importants, accessibles, avec des taux de retour sur investissement compatibles avec le fonctionnement normal de l'industrie. Une étude du Centre d'Etudes et de Recherche sur l'Energie le prouve.

Pour autant, les blocages à lever sont nombreux. Des solutions existent. J'ai ainsi noté avec intérêt les propositions de ce matin, telle la généralisation des audits énergétiques, le soutien à la recherche et au développement en matière énergétique, la diffusion des bonnes pratiques par une meilleure information des PME-PMI, la réalisation d'opérations pilotes, ou le développement des actions de l'ADEME. Ces pistes devront assurément enrichir le projet de loi d'orientation sur les énergies, que je proposerai au second semestre 2003 au Parlement.

Les efforts de chaque entreprise pour maîtriser sa propre consommation resteront toutefois insuffisants si nous n'élargissons pas notre réflexion à l'ensemble de la vie d'un produit : conception, fabrication, transport, utilisation, recyclage. C'était l'objet de la seconde table ronde. Nous avons eu l'occasion d'interroger notre société de consommation. Nous constatons un certain nombre de tendances nouvelles :

- le renouvellement plus rapide des biens, souvent condamnés par l'obsolescence ou les effets de mode, et non par l'usure ;
- le recours systématique au remplacement plutôt qu'à l'entretien ou à la réparation ;
- la pratique des flux tendus et de la déconnexion des lieux de production et de consommation ;
- la délocalisation de certaines productions vers des pays à faible coût de main-d'œuvre, mais à l'efficacité énergétique médiocre.

Dès lors, comment mobiliser les moyens de la puissance publique, la réglementation, la fiscalité, l'incitation, pour apporter des réponses aux conséquences de ces tendances ? Comment généraliser l'éco-conception ? Comment faire de l'impératif environnemental une arme de compétitivité et un facteur de création d'emploi ? Quelle place donner, dans ce contexte, au consommateur et à son information ? N'est-il pas temps d'aller plus loin, en prévoyant que les industriels devraient donner des indications sur la consommation globale d'un produit, tout au long de son cycle de vie, de sa production à son élimination ?

Nous attendons beaucoup de vos expériences et de vos propositions.

### **III. Les transports**

S'agissant enfin de la question des transports, j'ai cité parmi les tendances nouvelles la généralisation du flux tendu et ses conséquences sur le transport des marchandises. Ce secteur est en effet celui dont l'évolution est la plus préoccupante. Les défis qu'il pose sont sans doute les plus difficiles. Le secteur des transports représente 30 % de nos consommations et 35 % des émissions de CO<sub>2</sub>, dont 40 % pour le transport de marchandises. C'est surtout celui de toutes les augmentations : +64 % pour les marchandises depuis 15 ans, un doublement pour le transport routier, un parc de 5,5 millions de camions, en hausse de 44 %. Que faire devant cette croissance inexorable ? Comment diminuer la demande de transport ? Doit-on, pour cela, augmenter le prix ou la fiscalité ? Comment alors ne pas désavantager nos transporteurs nationaux par rapport aux concurrents européens ? Que pensez de la récente décision du gouvernement allemand de mettre en place sur les autoroutes allemandes un péage pour les poids lourds de plus de 12 tonnes, ou celle de la Suisse, et de mettre en œuvre une taxation des véhicules de plus de 3,5 tonnes en proportion des kilomètres parcourus ? Que peut-on attendre de la technologie sur les véhicules ? Comment soutenir efficacement la recherche dans ce domaine ? Faut-il fixer des objectifs contraignants de véhicules propres aux flottes de transporteurs ou bien pratiquer l'incitation ? Comment, enfin, favoriser le rééquilibrage des parts entre la route, le rail, la voie d'eau ? Pour cela, comment faire en sorte que ces deux derniers modes soient capables de répondre à la demande des industriels ?

Les questions sont encore nombreuses. Elles portent en elles des inflexions majeures de nos politiques. J'attends de votre troisième table ronde un éclairage sur les réponses à apporter.

La question des économies d'énergie est capitale. Il y va de l'avenir de nos enfants. Je ne puis donc que vous encourager à faire preuve d'imagination pour sortir des schémas actuels, pour inventer les lois d'un développement durable. Economiser l'énergie matérielle exige assurément une grande dépense d'énergie immatérielle. Mais nous savons tous que, par chance, l'intelligence est la première des énergies renouvelables, qui ne s'use que lorsque l'on ne s'en sert pas.

### **IV. L'innovation**

Pour conclure, je rappellerai que l'augmentation inéluctable de cette consommation d'énergie constitue un défi majeur des prochaines décennies. Il nous faudra apprendre à maîtriser la demande énergétique, et à trouver les moyens d'y faire face, dans des conditions satisfaisantes pour le développement économique, pour l'environnement, notamment pour contenir le réchauffement climatique aux conséquences désastreuses pour notre Planète. Pour y parvenir, des innovations scientifiques et technologiques, voire des ruptures sont nécessaires. J'ai lancé dernièrement un plan

de nature à encourager l'innovation industrielle. La maîtrise de ces nouvelles technologies pour la production et l'utilisation d'énergie est un enjeu stratégique. C'est un gage de compétitivité de notre économie et de nos entreprises. Il nous faut engager dès maintenant un effort de développement ambitieux dans cette direction. Cet effort suppose une concertation étroite entre les entreprises et les organismes de recherche, et suppose que des programmes concertés, rythmés par des applications concrètes, soient mis en œuvre. Je pense que Sophia-Antipolis, par son rayonnement, par sa dimension internationale, par sa contribution active au progrès de l'innovation – j'en veux pour preuve récente la pile à combustible – me paraît bien placée pour être l'un des pôles choisis pour cette concertation. Je m'y rendrai le 16 mai prochain, à l'invitation du Sénateur Pierre Laffitte, et nous verrons ensemble comment faire travailler en synergie ce pôle essentiel de l'innovation avec le groupe de travail que j'ai mis en place pour identifier les objectifs d'axes de priorité, pour proposer des recommandations sur l'évolution du dispositif de soutien à la recherche et à l'innovation.

La maîtrise de l'énergie s'inscrit pleinement dans la marche en avant de la civilisation contemporaine. Vos contributions, celles de ce département et de cette région à donner ce nouveau souffle, nous seront précieuses.

Je vous en remercie.

|   |
|---|
| <p style="text-align: center;"><b>Troisième table ronde :</b><br/><b>Transport de marchandises : faut-il sortir du tout routier ?</b></p> |
|---|

Participaient :

*Pierre PERROD, Ancien Président du Conseil National des Transports*

*Yves CROZET, Professeur agrégé de sciences économiques, vice-président de l'Université Lyon II*

*Jean-Paul DENEUVILLE, Délégué général de la Fédération Nationale des Transports Routiers*

*Jacques CHAUVINEAU, Membre du CES*

*Christian ESTROSI, Député (UMP) des Alpes-Maritimes*

*Anne GELLE, Responsable de la Commission Nationale des Transports et Déplacement des Verts*

*Serge MERY, Trésorier du Groupement des Autorités Responsables des Transports (GART), vice-président (PS) du conseil régional d'Ile-de-France, délégué aux transports*

*La table ronde était animée par Damien GIVELET, journaliste à LCI.*

### **Damien GIVELET**

Madame Fontaine nous disait qu'il fallait inventer et sortir des schémas traditionnels. Le thème des transports routiers et du tout routier, que nous avons laissé se développer au nom de la stricte économie de marché, est d'actualité. Le législateur n'est pas intervenu dans le développement de ce modèle. Loin des passions politiques ou catégorielles, nous allons tâcher de comprendre comment nous en sommes arrivés là et comment améliorer les choses.

Je laisse tout de suite la parole à Yves Crozet. L'objectif est de parvenir à un découplage entre la croissance économique et l'augmentation permanente du volume de transport de marchandises.

### **Yves CROZET**

Les deux précédentes tables rondes ont évoqué la question du découplage dans l'industrie. Celui-ci a été réussi, dans la mesure où, tant dans le domaine résidentiel qu'industriel, on dépense presque la moitié d'énergie en moins pour la même quantité de PIB. Dans ce cadre, le mauvais élève reste les transports, comme Madame la ministre l'a rappelé.

L'intensité énergétique par rapport au PIB est resté égal. Le découplage dont il est question notamment dans le récent Livre Blanc de la Commission européenne n'a pas eu lieu. Comment l'expliquer ? Cela provient de la forte augmentation du trafic. On constate un léger découplage lors du premier choc pétrolier, avec une stagnation du volume tandis que le PIB poursuit sa croissance. Cette tendance n'a, hélas, pas duré : le volume a rapidement rattrapé la croissance du PIB. On retrouve cette tendance au niveau européen. Si le tonnage transporté est en baisse au niveau de l'Union européenne, résultante logique de la tertiarisation de l'économie, les tonnes/kilomètre augmentent à un rythme supérieur à celui de la croissance économique. Cela signifie que les kilomètres augmentent, sous l'effet de la spécialisation des espaces économiques, et de l'intégration

de pays nouveaux comme l'Espagne et le Portugal. L'augmentation des tonnes/kilomètre reflète donc la construction européenne, de l'intégration européenne et de pays de plus en plus internationalisés. Ce modèle nous profite en tant que consommateur, dans la mesure où il nous permet de bénéficier de produits moins coûteux. Lorsqu'une usine lyonnaise produit des dizaines de milliers de démarreurs et les expédie dans le monde entier, elle favorise la réduction du coût unitaire de la voiture. Chacun en profite. Cependant, ces tonnes/kilomètre produisent des émissions de gaz à effet de serre, d'autant que, parallèlement à l'augmentation des transports, la part de la route est passée de 50 à 75 % du trafic des pays européens. Le rail a perdu les deux tiers de sa part de marché et la voie d'eau la moitié. Le trafic des oléoducs demeure stable. C'est donc au niveau de la route que le bât blesse.

Le transport en soi n'est pas à fustiger, mais son utilisation de modes polluants, l'insécurité routière qu'il crée, sa consommation d'énergie, ses émissions de gaz à effet de serre, ses nuisances sonores sont plus problématiques.

Si l'on examine les émissions de CO<sub>2</sub> par mode de transport, on constate que le transport combiné (rail/route) émet dix fois moins par tonne/kilomètre transporté que le transport routier. Ces statistiques sont cependant contestées aujourd'hui par la profession. Il est vrai que des améliorations ont été apportées. Il suffit de comparer les bus urbains et les véhicules particuliers. Compte tenu du taux de remplissage des bus, les émissions de CO<sub>2</sub> des premiers par voyageur/kilomètre sont inférieures aux émissions des voitures, mais de peu, avec respectivement 101 et 160. Il convient donc de relativiser les performances des trains et des bus par rapport aux mauvais élèves que sont les voitures et les camions. La situation est un peu plus compliquée.

En termes d'émissions globales, la route est responsable de 93 % des émissions de CO<sub>2</sub> des transports, les voitures particulières représentant 56 % de ce total. En d'autres termes, l'idée de taxer les poids lourds sur les autoroutes et les voies rapides est peut-être positive, et Madame la ministre a raison de s'inspirer en cela du modèle allemand, mais il serait dommageable que ce type de mesure retire la responsabilité des utilisateurs d'automobiles que nous sommes tous. Le levier le plus efficace pour modifier les comportements des particuliers reste le portefeuille. A ce titre, la TIPP devrait à mon sens être sacralisée comme un impôt environnemental et non comme un impôt de financement d'infrastructures.

## **Damien GIVELET**

Pierre Perrod, pouvez-vous faire une mise au point ? Comment a évolué globalement la demande de transport de marchandises en France ?

## **Pierre PERROD**

Les propos du professeur Crozet sont parfaitement exacts. La demande de transport de marchandise s'est fortement accrue en France depuis de nombreuses années. Depuis 1980, le transport de marchandises a doublé. En 1985, on dénombrait 214 milliards de tonnes kilométriques, contre 363 milliards en 2001, soit une multiplication par 1,7.

Comme le professeur Crozet l'a souligné, plusieurs indices permettent de mesurer les trafics : les tonnes/kilomètres, les tonnes, les volumes/kilomètres, les véhicules/kilomètre. Ce dernier critère est majeur concernant les problèmes de pollution ou d'occupation des infrastructures. J'ajoute que la

croissance du nombre de véhicules/kilomètre a été supérieure à celle du nombre de tonnes/kilomètre. Le remplissage des véhicules s'est en effet détérioré, en lien notamment avec l'évolution des emballages. Ce problème intéresse l'un des deux aspects les plus difficiles à régler : le respect des objectifs généraux d'environnement fixés par le protocole de Kyoto, mais également l'occupation des infrastructures sur le terrain.

**Damien GIVELET**

Cela risque en outre d'influer sur le mode de consommation.

**Pierre PERROD**

Par le passé, on a observé que l'augmentation du PIB à un taux supérieur à 2 % s'accompagnait d'une plus forte augmentation du transport par tonne/kilomètre. En revanche, lorsque la croissance du PIB est inférieure à 2 %, les transports augmentent moins vite. Ainsi, en 1998 et 2000, la croissance économique se situait entre 3 et 4 %, tandis que le trafic augmentait de 5 %. En 2002, le PIB n'a augmenté que de 1,5 %, contre 0,4 % pour les transports.

L'effet de découplage se produit donc en cas de faible croissance, ce que personne ne souhaite.

**Damien GIVELET**

Comment se situe la France au niveau européen ?

**Pierre PERROD**

Il faut distinguer deux choses. Concernant l'Union économique des Quinze, le constat est le même qu'en France. Les trafics ont doublé depuis 1970. En revanche, l'augmentation du transport de marchandise des PECO est restée beaucoup plus faible, à +11 % depuis 20 ans. Je crains donc que l'entrée dans l'Europe de certains pays, qui ont été freinés dans le développement de leurs transports par des difficultés politiques et économiques, conduise à une évolution importante des transports.

**Damien GIVELET**

Jacques Chauvineau, pourquoi assiste-t-on à un tel développement du transport de marchandises ?

**Jacques CHAUVINEAU**

Tout d'abord, l'échéance de 2050 a été largement citée ce matin. Elle paraît lointaine. Attention nous n'en sommes pas plus loin que nous ne le sommes de 1960, qui elle ne nous semble pas si lointaine. 2050, c'est demain. Il est temps d'agir.

Pour répondre à votre question, le développement des transports s'explique par les transformations structurelles de l'industrie et de l'économie. Aujourd'hui, le transport est peu coûteux. Par ailleurs,

la route présente une souplesse parfaitement adaptée aux besoins actuels. Cet ensemble fonctionne avec des modes de vie et de modes de développement très consommateurs, voire gaspilleurs de transports. Il ne faut pas, pour autant, désigner un bon et un mauvais mode de transport entre le rail et la route.

Ensuite, il est exclu d'envisager des ruptures. La question posée aujourd'hui est de semer des comportements vertueux qui germeront progressivement et ce, à l'échelle de l'Europe. Nous n'avons pas d'autre choix que d'agir à l'échelle européenne.

### **Damien GIVELET**

Vous dites d'une part que nous allons dans le mur, et d'autre part qu'on ne peut envisager de rupture.

### **Jacques CHAUVINEAU**

Je ne crois pas, en effet, qu'il y ait de possibilités de rupture à très court terme. Je pense en revanche que nous devons être extrêmement attentifs aux dispositions susceptibles d'amorcer des comportements qui, à l'échelle d'une génération, seront efficaces. Nous devons raisonner au minimum à l'échelle d'une génération. Se fixer des objectifs, avec des effets d'affichage éventuels, risque de créer des illusions et nous placer en situation d'échec. Pour moi, un abaissement du trafic routier est totalement irréaliste. Nous aurons peut-être stabilisé la croissance du trafic routier en 2050, parallèlement à une croissance plus rapide des modes propres. Je ne vois aucun moyen de ralentir le trafic routier. Nous pouvons toutefois commencer à l'infléchir.

### **Damien GIVELET**

Ce sera possible lorsqu'il n'y aura plus de pétrole.

### **Jacques CHAUVINEAU**

Effectivement, seule une catastrophe posera le problème de manière radicale. Il est donc urgent de commencer à travailler, et surtout de ne pas se tromper.

### **Damien GIVELET**

S'agissant des changements de comportement, comment jugez-vous les conséquences de la politique du flux tendu ?

### **Jacques CHAUVINEAU**

Le flux tendu présente un avantage considérable pour les entreprises, et correspond à la capacité d'adaptation du transport routier à ce type d'exigence. D'autre part, le coût du transport est tel que les entreprises se sont installées dans ce mode de fonctionnement. Je ne sais pas s'il est possible de le quitter, mais on peut comprendre comment il s'est instauré.

**Damien GIVELET**

Qu'en pensez-vous, Anne Gellé ? Peut-on procéder autrement que par les flux tendus ?

**Anne GELLE**

Madame la ministre nous a incités à sortir des schémas habituels. Sur la question du flux tendu, on constate qu'un seuil a été atteint en matière de transport, dans la mesure où les inconvénients dépassent les avantages.

Le transport peu cher entraîne des gaspillages. C'est encore sur cette variable que l'on recherche des gains, mais elle atteint ses limites. Si la route présente un avantage, ce n'est pas uniquement pour des raisons d'organisation, mais aussi à cause de la multiplication du réseau routier. Le faible coût entraîne de la recherche de main-d'œuvre moins chère, mais aussi des gaspillages utiles à répéter, comme le fait que les pommes de terre produites en Allemagne soient transformées en Italie, ou que le transport d'œufs entre la France et l'Italie soit bilatéral, avec 80 tonnes d'œufs dans un sens et 75 tonnes dans l'autre. Est-ce un progrès ? La politique du tout routier provoque des ravages dans les économies locales. On pourrait produire nos fraises en France au lieu de les importer d'Espagne, par exemple.

Cet ensemble répond partiellement à votre question sur les flux tendus.

**Damien GIVELET**

Vous savez également que l'avantage du routier réside dans sa souplesse. Un chef d'entreprise, pour obtenir sa marchandise en 24 heures, fera le choix du camion. Le fret ferroviaire ou les voies navigables ne présentent pas le même avantage. Que répondez-vous à cela ?

**Anne GELLE**

La souplesse constitue un avantage pour certains transports, mais pas pour d'autres. Les acteurs qui aimeraient recourir au train demandent avant tout la fiabilité des horaires.

S'agissant des inconvénients, il convient de rechercher les coûts externes à l'activité, c'est-à-dire les coûts induits. Selon une étude du Conseil général des Ponts et Chaussées, les recettes de la route représentaient 230,8 milliards de francs en 1997, pour un déficit par rapport aux investissements consentis, soit 56 milliards de francs d'investissements routiers, 45 milliards de francs d'entretien, 49 milliards de francs d'accident. Je précise que les coûts des accidents ont été baissés par les mesures prises par Monsieur Raffarin : ils sont anticipés à 35 milliards de francs, ce qui permet un abaissement du déficit de la route à 17,1 milliards de francs. C'est considérable. Ainsi, compte tenu de ces coûts externes, la sécurité routière améliore aussi les comptes de la Nation. Chaque aspect a son importance, y compris dans le débat sur les choix routiers et la fameuse flexibilité.

L'important reste la fiabilité et la régularité des transports.

**Damien GIVELET**

Christian Estrosi, peut-on faire autrement que le tout-camion ?

**Christian ESTROSI**

En France, on a voulu passer la route et le rail au cœur d'un débat idéologique, au point d'en arriver à l'aberration suivante: on ne construit plus de route, mais l'on n'aménage pas non plus de nouvelles voies ferroviaires, d'où l'engorgement que nous constatons. Je pense simplement que l'on a omis de placer l'homme au sein de la problématique d'infrastructure. Au-delà des statistiques, il faut souligner que, depuis 30 ans, on assiste à une dérive sur l'organisation des territoires et la manière dont on souhaite y faire vivre la population. Par exemple, la décision de construire les supermarchés en périphérie des cités, plutôt que de laisser le commerce prospérer au cœur des villes, a eu pour conséquence de paupériser les centres et de développer, de fait, le transport routier. En effet, pour livrer rationnellement les supermarchés, on choisit la facilité de la route.

Personnellement, je ne crois qu'en la multimodalité, sous toutes ses formes.

**Damien GIVELET**

Permettez-moi de vous interrompre : vous nous dites que, pendant 30 ans, la puissance publique n'a pas fait son travail.

**Christian ESTROSI**

Tout à fait. J'en suis convaincu. En outre, les différents gouvernements, qu'ils soient de gauche ou de droite, n'ont eu de cesse de détruire ce qu'avaient fait les précédents. Je pense notamment aux enquêtes quasiment publiques lancées sur le canal Rhône entre 1993 et 1997, qui aurait constitué une solution formidable sur l'axe Nord-Sud, ou au projet d'A51 entre Nice et Grenoble, qui aurait permis de désenclaver toute une zone rurale entre mer et montagne, ou au dédoublement de l'A58. Unilatéralement, tous ces projets ont été supprimés, sans parler des liaisons avec l'Italie. Il existe un vrai débat de déplacement Est-Ouest sur le territoire européen, auquel on ne propose aucune solution – voies maritimes, ferroutage.

**Damien GIVELET**

Il n'y a pratiquement pas de ferroutage.

**Christian ESTROSI**

Et c'est catastrophique. Il n'existe que trois passages entre l'Autriche, la Suisse et l'Italie d'une part, et la France d'autre part : le tunnel du Mont-Blanc, le tunnel du Fréjus et les tunnels autoroutiers le long de la Côte d'Azur. Pour notre région, la fermeture du tunnel du Mont-Blanc a

été catastrophique. Du jour au lendemain, la file de droite de nos autoroutes a été uniquement envahie par les poids lourds !

**Damien GIVELET**

En Allemagne, les camions ont interdiction de doubler. Que pensez-vous de cette solution ?

**Christian ESTROSI**

J'y suis pleinement favorable. J'ai déposé moi-même un amendement en ce sens dans le projet de texte sur la sécurité routière. Il n'a pas été retenu. L'un des grands dangers de la route réside dans ces files de poids lourds qui déboîtent au dernier moment pour gagner quelques minutes. On nous explique parallèlement que le transport routier reste la solution la meilleure et la plus sûre. Pourtant, sur 7 000 accidents mortels relevés en France en 2002, 1 000 sont le fait des poids lourds. Ainsi, avant de donner des leçons aux particuliers, peut-être faut-il s'interroger sur le comportement des poids lourds sur nos axes routiers. Or cette question a été laissée de côté lors du débat sur la sécurité routière.

**Damien GIVELET**

Vous savez également que le rail ou le bateau ne régleront pas tout. Le problème ne sera pas résolu pour autant.

**Christian ESTROSI**

C'est exact. Cependant, si nous décidons d'organiser une véritable multimodalité, nous pourrions grandement améliorer la situation. Or nous nous situons aujourd'hui dans une région où cela est possible. L'aéroport de Nice concentre le rail, la route, le bateau et l'avion. Il suffit de l'organiser, en constituant une dizaine de plates-formes multimodales qui seraient autant de pôles stratégiques sur le territoire national. Elles pourraient résoudre bien des difficultés. Or cet objectif a été occulté en France depuis plusieurs années. Il ne faut écarter aucune solution. Pourquoi vouloir à tout prix aller d'Amsterdam à Madrid uniquement par la route alors que d'autres moyens existent *via* le multimodal ? Pourquoi l'Europe ne l'interdirait-elle pas ? Je suis intimement convaincu que la solution ne peut aujourd'hui que venir de l'Europe. Seule une réglementation européenne nous permettra des avancées spectaculaires. Tant que nous resterons dans un débat hexagonal, qui se heurte en permanence aux lobbys et à des mobilisations à chaque tentative d'évolution, nous n'aboutirons pas. Dès lors qu'une réglementation européenne s'imposera à tous, il sera beaucoup plus facile de mettre en place des schémas de transport européen, des financements croisés largement subventionnés par l'Europe, et l'imposition aux transporteurs européens de l'utilisation de la multimodalité.

**Damien GIVELET**

Jean-Paul Deneuille, le transport routier a été fortement mis en cause. Quels sont vos arguments ?

### **Jean-Paul DENEUVILLE**

J'ai entendu beaucoup de chiffres qui, clairement, ne sont pas les miens. La question du transport renvoie à la route en général, sur laquelle les voitures particulières occupent plus des deux tiers. Parmi les chiffres cités, le particulier est concerné au premier chef. Le transport de marchandises intervient, pour une part, certes significative, d'un tiers. J'éviterai de communiquer d'autres chiffres. Dans un tel débat, il convient d'intervenir à un autre niveau.

Le transport routier s'est développé car il comporte de qualités indéniables. Il s'agit d'un outil adapté à la demande, au fonctionnement de notre économie. Dans un tel débat interviennent d'autres critères que le confort du consommateur et le fonctionnement performant de nos économies modernes. La réponse à nombre de questions posées dans ce débat est essentiellement politique. Premièrement, la loi du marché est-elle première ou unique ? Si elle est unique, la demande s'orientera mécaniquement vers l'offre la plus performante, c'est-à-dire le camion.

### **Damien GIVELET**

C'est ce qu'il s'est passé jusqu'à aujourd'hui.

### **Jean-Paul DENEUVILLE**

En effet.

Deuxièmement, revient-il au consommateur de payer les attentes du citoyen ou au citoyen de payer les exigences du consommateur ? Selon la réponse à cette question, on s'orientera vers des organisations tout à fait différentes du marché du transport.

Troisièmement, comment gérer cette croissance ? Nous prévoyons une augmentation de 160 milliards de tonnes/kilomètre dans les 15 ans à venir. Mécaniquement, la route en prendra une grande partie, à moins d'une rupture globale. Comment faire en sorte que les autres modes de transport recueillent leur juste part de ce développement ?

### **Damien GIVELET**

L'élargissement de l'Union européenne aux PECO va générer un trafic de camions supplémentaires sur nos routes, notamment en France, qui est un carrefour.

### **Jean-Paul DENEUVILLE**

Effectivement. Nous sommes une valeur ajoutée du fonctionnement de l'économie. Nous allons suivre nos clients. S'ils se délocalisent à l'Est, nous les y suivrons, et l'on assistera à un développement du trafic de camions. C'est la loi du marché.

Quatrièmement, ce développement doit-il être qualitatif ? Il est de notre responsabilité de le favoriser.

Cependant, il ne faut pas imaginer que les transporteurs sont à l'origine des tendances que l'on observe. Clairement, ce sont eux les premières victimes de la situation. Je citerai un seul chiffre. Avant l'envolée du trafic des transports routiers de marchandises, notre marge nette se situait à 3 % dans les années 80, ce qui est honorable pour un secteur d'investissement et de main-d'œuvre. Dans les années 90, la marge nette de la profession a été abaissée à 1,2 %. Elle est estimée à 0,5 % en 2002. La Fédération que je représente travaille donc pour que ce genre de scénario ne soit pas uniquement dicté par la loi du marché.

### **Damien GIVELET**

Vous n'êtes pas favorable à l'augmentation du trafic routier de camions.

### **Jean-Paul DENEUVILLE**

Je ne suis certainement pas favorable au développement exponentiel de ce trafic, ni au tout camion. C'est pourquoi nous investissons autant dans le développement du transport combiné.

Gardons-nous d'incantations et de fausses solutions. Nous sommes prêts à ouvrir le débat sur les coûts externes. Il est établi que nous sommes le seul mode de transport à payer nos coûts internes et nos coûts externes, sauf en zone urbaine. Le débat sur les coûts externes est donc un faux débat. Ce n'est parce que l'on taxera la route, pour améliorer le budget de l'Etat (puisque ces recettes ne sont pas affectées) que l'on dégagera des solutions. Pour intégrer des priorités fondamentales pour la Planète et l'avenir, il faut clairement répondre à la question suivante: la loi du marché est-elle première ou unique ?

### **Christian ESTROSI**

J'aspire également à ce que ce soit la loi du marché qui prédomine...

### **Damien GIVELET**

... Cela impose une politique de flux tendus et la surconsommation. D'un côté, on réduit les demandes d'énergie pour la production. De l'autre, l'appel de la consommation est tel que les adolescents changent de paire de baskets tous les 6 mois, etc. On perd ainsi d'un côté les économies que l'on gagne de l'autre.

### **Christian ESTROSI**

Je ne suis pas d'accord. C'est une saine concurrence, avec des vrais schémas européens pour les différents modes de transport, où chacun devra s'adapter à l'offre et à la demande, qui permettra de créer une multimodalité et une diversification des offres. Cela permettra d'oxygéner l'aménagement du territoire.

On ne peut traiter la question du transport sans prendre en compte le mode de vie des citoyens, notamment en milieu urbain. Veut-on continuer à imposer des trajets longs entre le domicile et le

travail, entre les lieux de commerce et les lieux de loisirs, ou réorganiser des modes de vie en société permettant de réorganiser la vie dans la cité et les moyens de déplacement. Ces problématiques doivent être envisagées ensemble. Sans cela, nous irons droit dans le mur.

### **Anne GELLE**

Il n'existe pas de saine concurrence, comme mon intervention l'a montré. Le système que vous proposez ne l'introduira pas davantage.

Permettez-moi de faire une parenthèse. Nous avons réalisé une étude prouvant que les livraisons en 24 heures engendrent des dépenses d'énergie très importantes. Or une livraison sous 48 heures, également très satisfaisante, permettrait de réduire fortement ces dépenses. Il s'agit d'une proposition très pratique que les solutions résident plus dans l'organisation que dans la taxation.

Les transporteurs routiers ne doivent pas se sentir agressés par mes propos sur les coûts externes. Je pense en effet que nous devons être beaucoup plus à leur écoute, ceux-ci ayant d'excellentes propositions notamment en termes de ferroutage. Les sociétés de transport ont également conscience des mauvaises conditions de travail des chauffeurs routiers.

En tant que responsable de la commission transport des Verts, j'ai défendu le projet Euro-Rail, de même que je défendrai le projet Equilibrium. Si les routiers savent faire du bon transport par le train, nous y serons favorables.

### **Jean-Paul DENEUVILLE**

Ma réponse est simple. La profession d'organiseurs de transports ne consiste pas à faire circuler des camions mais à transporter des marchandises, quel que soit l'outil à disposition. Nous ne sommes pas des fanatiques de la route. Notre propos est d'apporter un service à nos clients. Autrement dit, nous sommes intéressés par tous les modes de transport si tant est qu'ils soient aussi fiables, aussi souples et aussi adaptés à la demande de l'économie de marché.

Depuis 1990, le transport combiné a augmenté de 88 %, notamment sous l'effet de subventions, avant de stagner. Si nous voulons le relancer, nous devons nous poser la question suivante. Qui paiera : le consommateur ou le citoyen ?

### **Damien GIVELET**

Serge Méry, que pensez-vous des propos qui ont été tenus ? Rappelons que vous défendez une théorie précise sur ces sujets.

### **Serge MERY**

Le débat est très intéressant et j'y travaille depuis longtemps. Il montre qu'il existe des convergences entre les transporteurs et les politiques. Nous devons travailler sur ce point. C'est d'ailleurs l'un des mérites des PDU (plans de déplacement urbain) : les acteurs ont pu prendre conscience des difficultés, et émettre des propositions.

**Damien GIVELET**

Christian Estrosi estimait pour sa part que les pouvoirs publics avaient failli depuis 30 ans.

**Serge MERY**

Mais je le pense également ! Dans le transport des voyageurs comme des marchandises, on a commis l'erreur d'accorder trop de facilité à la route. Pour les 30 années qui s'ouvrent, ne commettons pas l'erreur inverse. Ce serait stupide. Nous devons donner la possibilité aux personnes de choisir leur mode de transport, tant pour les voyageurs que pour les marchandises. La puissance publique doit trouver des solutions pour que le consommateur puisse choisir en fonction de son intérêt. Tel est le débat qui s'ouvre.

**Damien GIVELET**

Ne faut-il pas davantage de régulation, afin de contraindre un minimum ?

**Serge MERY**

Il faut effectivement accompagner ces développements par une législation et une régulation adaptées. Cependant, je pense que l'on peut optimiser le transport de fret sans forcément recourir à la réglementation. Beaucoup de réalisations positives existent pour les liaisons interurbaines. Des gisements d'améliorations existent encore dans les sites urbains.

**Damien GIVELET**

Quels sont-ils ?

**Serge MERY**

Par exemple, est-il normal qu'un camion de 38 tonnes livre une demi-palette en plein centre ville ? Ce n'est pas son rôle. Il convient de mutualiser les livraisons. De même, les petits commerçants se rendent chez leur grossiste plusieurs fois par jour avec leur propre camionnette, au lieu de faire confiance à un livreur. Les exemples sont multiples.

**Damien GIVELET**

Que répondez-vous à Christian Estrosi sur les conséquences de l'aménagement de l'espace urbain ? Comment inverser la donne ?

**Serge MERY**

Je pense qu'il est nécessaire que nous prenions en compte la situation de l'espace urbain. Nous devons réfléchir à des modifications, notamment au travers des PDU. Comment ne pas s'étonner en

constatant qu'en Ile-de-France, il existe plus de 35 définitions de ce qu'est un camion ? Certaines villes proposent d'innombrables réponses pour éviter que certains gros poids lourds ne pénètrent pas dans leur agglomération. Les normes sont variables : certaines villes sont interdites aux plus de 3 tonnes, d'autres aux plus de 12 tonnes, d'autres se basent sur la surface au sol. Ces normes occasionnent des gênes pour les transporteurs, et des phénomènes en chaîne qui vont contre l'objectif recherché. L'imposition de seuils trop bas oblige les transporteurs à multiplier leurs camions, et l'obligation de livrer plusieurs fois. On multiplie les pollutions, les dépenses, les gênes.

### **Damien GIVELET**

Vous êtes donc favorable à une législation unifiée.

### **Serge MERY**

Je suis favorable à une réflexion au niveau régional sur une unification du système de livraison. En Ile-de-France, nous discutons plusieurs fois par an avec le Préfet de région, la direction régionale de l'Equipement, les transporteurs, les groupes publics et privés, EDF et GDF, les conseils généraux, etc. Si la discussion se développe partout, nous parviendrons à des résultats.

### **Jacques CHAUVINEAU**

J'aimerais revenir sur un propos de Monsieur Deneuille : le marché reste premier mais n'est pas unique. Cette formule traduit une évolution considérable de la manière d'appréhender les problèmes. Une telle idée n'était pas envisageable il y a quelques années. Je pense en outre qu'elle est encore prématurée au niveau européen.

Prenons des exemples. Selon un intervenant de ce matin, pour conquérir des parts de marché, le ferroviaire doit offrir la flexibilité et la souplesse de la route. Un tel propos est partiellement juste, mais également dangereux. Certes, le ferroviaire doit fournir des efforts considérables en matière de marketing et de qualité de son offre. Mais par nature, il n'offrira jamais la flexibilité de la route. Son utilisation obéit donc à un travail de logistique plus complexe que celui nécessaire au transport routier. Cette logistique fait intervenir le transporteur ferroviaire, le transporteur routier, et peut-être d'autres, ainsi que les chargeurs. Ces derniers ne doivent pas se comporter seulement comme des consommateurs. Ils doivent aussi être des acteurs volontaires à une évolution vers le ferroviaire.

Je pense également que les collectivités territoriales, notamment les régions et les villes, doivent jouer un rôle de régulation. La multimodalité implique la complexité. Au-delà des comportements de consommateurs, il convient d'introduire aussi de la citoyenneté, terme à la mode dans les entreprises. Celles-ci pourraient commencer à y travailler. Certaines le font.

Mais il faut aussi que les entreprises qui adoptent des comportements citoyens en aient aussi en retour, en termes de bénéfice économique, ou par des labels valorisables commercialement. Dans tous les cas, il faut une volonté politique de tous les acteurs pour favoriser le développement du ferroviaire.

## **Pierre PERROD**

En matière de transport maritime, la principale difficulté concerne le transport sur courte distance en milieu urbain. Il est largement question des transports de longue distance, pour lequel on peut il est souhaitable de développer le ferroutage ou le cabotage maritime, très sous-utilisé. Pourtant, de nombreuses possibilités existent. Elles sont cependant compliquées à mettre en œuvre, avec un temps de retour sur investissement très long.

En revanche, le rail et la voie fluviale sont adaptés au transport urbain de marchandises. Le trafic urbain de marchandises augmente habituellement de 7 à 8 % par an en Ile-de-France. Ce rythme devient insupportable.

## **Damien GIVELET**

Si on limite les petites livraisons dans les villes, il faut mettre fin aux livraisons en 24 heures et favoriser d'autres habitudes de consommation.

## **Pierre PERROD**

Je ne sais pas, mais il faut réfléchir à la problématique, sachant que la même solution ne sera pas forcément efficace dans toutes les agglomérations. Tout dépend de la structure de la ville. Il faut des années pour modifier la structure urbaine d'une ville. Dans l'intervalle, nous devons composer avec l'existant.

## **Anne GELLE**

S'agissant du transport urbain, il faut connaître un chiffre : selon l'ADEME et la SNCF, les camions inférieurs à trois tonnes consomment en moyenne 62 Grammes Equivalent Pétrole (GEP) mais 410 GEP en transport urbain, avec la pollution et les encombrements que cela implique. L'organisation se fait donc au niveau des PDU. J'ai participé à des groupes de travail sur les livraisons, et me suis étonnée de voir que les chambres de commerce, pourtant au cœur du problème, émettaient peu de propositions pratiques. D'où notre proposition concrète de limiter les livraisons en 24 heures, sans les interdire.

## **Christian ESTROSI**

Je remercie Madame Gellé d'avoir communiqué ces chiffres. Sous le prétexte que nous n'avons pas assez œuvré en faveur du ferroviaire, gardons-nous de ne pas en faire assez pour les routes. La consommation énergétique en zone urbaine est celle qui a les conséquences les plus graves, en termes de santé publique. Ainsi, l'agglomération niçoise dépasse-t-elle 60 jours par an le taux d'ozone de 185 microgrammes/mètre cube qu'il est conseillé de ne pas dépasser. Pourtant, notre région est bien ventilée par sa situation géographique maritime et montagnaise. Or nous atteignons ces chiffres à la période de l'année où nos réseaux routiers sont les plus saturés, c'est-à-dire l'été. Ce sont en effet les flux statiques les plus polluants, c'est-à-dire les encombrements et non les flux roulants. Si je suis favorable à une politique offensive en matière de ferroutage, ne diabolisons pas la route pour autant. A force de la rendre coupable de tous les maux et de bloquer les

investissements, certains territoires ne disposent plus ni de routes, ni de chemin de fer. Il faut dépassionner le débat et envisager un plan d'aménagement du territoire national, voire européen, qui n'écarte aucune possibilité. Le Parlement doit tenir prochainement un grand débat sur les infrastructures à l'horizon 2020, sur la base d'un audit qui vient d'être rendu par le gouvernement. Je souhaite que de grands projets soient inscrits de manière équilibrée dans le domaine routier comme dans le domaine ferroviaire. Ce n'est qu'à ce prix que nous réduirons les nuisances et les pollutions.

### **Damien GIVELET**

Jean-Paul Deneuille, selon votre théorie, les solutions existent.

### **Jean-Paul DENEUVILLE**

S'agissant des émissions générées par tous les véhicules, beaucoup de choses ont déjà été faites. S'agissant de la pollution engendrée par les poids lourds, à partir de 2006, une partie du problème des émissions sera résolue grâce à l'obligation faite aux transporteurs de placer des filtres à particules sur les camions (norme Euro 4). A partir de 2009 s'appliquera la norme Euro 5. Nous aurons alors traité 80 % des problèmes que nous générons. Il faut savoir que le diesel est agressif sur les émissions de particules. A partir de 2006, le problème sera résolu.

### **Damien GIVELET**

Qu'est-il prévu pour les voitures ? Certains constructeurs vantaient les filtres à particules pour les très haut de gamme de diesel. Cette mesure pourrait-elle devenir obligatoire ?

### **Christian ESTROSI**

Les constructeurs s'accordent sur ces aspects et une réglementation européenne est en préparation sur ces sujets.

Notre politique de transport, notamment de transport en commun, est-elle suffisamment offensive ? Les choix opérés au cours des dernières années n'ont pas été suffisamment diversifiés. Il faut rechercher la multimodalité. Mais l'important concerne l'arrivée à destination. C'est à ce niveau que cela coince et ce, à tous les niveaux, pour les hommes comme pour les marchandises. Sans politique d'aide suffisamment ambitieuse, ne serait-ce qu'en matière de transport en commun en site propre à l'intérieur des agglomérations, on ne règlera ni le problème du transport des marchandises, ni celui des hommes.

## Débat avec la salle

### Monsieur BERTOLINO, Nice-Matin

Je voudrais revenir sur les propos de Christian Estrosi, dont la position reflète un changement d'opinion dans les politiques conduites dans le département depuis des années. Actuellement, dans les Alpes-Maritimes, le tout routier est dominant et il devient presque impossible de circuler. On ne construit plus aucune route ce qui conduit à un engorgement des voies de circulation. *A contrario*, lorsque l'on construit de nouvelles infrastructures, les transports augmentent. Comment sortir de ce cercle vicieux ?

### Christian ESTROSI

Je suis heureux que vous me posiez cette question. J'appartiens à une génération qui plaide depuis des années en faveur de positions qui ne sont pas nécessairement suivies par les pouvoirs publics. Le débat sur le TGV en est un exemple. Alors qu'Air Lib vient d'achever son parcours et que nous avons perdu près de 11 dessertes quotidiennes entre Paris et Nice, l'instance évoquée par Nicole Fontaine a affecté seulement 4 de ces créneaux horaires à Nice, contre 7 à Marseille. Pourtant, Marseille est desservie par Air France et par le TGV, tandis que l'on prive Nice depuis 10 ans du TGV que nous réclamons sur la Côte d'Azur.

Telles sont les aberrations auxquelles nous sommes confrontés. Les positions que nous défendons sont bloquées à l'échelon national. La lenteur des travaux de la troisième ligne ferroviaire entre Cannes et Nice nous conduit à nous interroger sur les procédures nationales, tant en matière d'enquête et de débat public que de procédures d'intérêt général. Sans des réformes de simplification, qui permettraient d'accélérer les réalisations des grandes infrastructures dans notre pays, nous y serons encore dans 20 ans.

### Jacques CHAUVINEAU

Nous avons deux problèmes à régler, que nous devons régler en même temps. Comme cela a été dit au début de nos débats, il faut essayer de ralentir le véritable gaspillage de transport qui accompagne nos modes de vie et de développement. Il faut le faire en suscitant des comportements plus vertueux de la part des entreprises et des particuliers. Simultanément, à l'échelle européenne, nos besoins d'investissements resteront colossaux.

Je partage le point de vue de Christian Estrosi sur le fait qu'il est illusoire de croire que nous parviendrons à stopper la croissance du transport routier. Une part des investissements sera consacrée à la route. Les politiques devront toutefois favoriser l'intermodalité, en particulier les modes les plus propres. Cela étant, comment procéder ? Où trouver les financements ? Je ne vois pas d'autre solution que de s'engager dans une politique de long terme et affichée d'augmentation progressive du prix du transport, de sorte que les entreprises anticipent et s'organisent en fonction de ce prix plus élevé.

### **Damien GIVELET**

Etes-vous favorable à la TIPP sur le gazole ?

### **Jacques CHAUVINEAU**

Je ne sais pas quelles modalités techniques appliquer. Nous ne pourrions faire autrement que commencer par augmenter le prix du transport routier, par un biais ou un autre, en inscrivant ce mouvement dans une augmentation du prix de tous les transports. Sans quoi nous n'y parviendrions pas.

### **Pierre PERROD**

Nous agissons dans un marché européen qui va s'élargir aux PECO. Il ne faudrait pas que seule la France applique cette politique. Il s'agit bien d'une politique européenne. La Commission a proposé un Livre Blanc sur ce sujet, auquel le Conseil national des transports reproche de ne pas aller assez loin par rapport aux schémas de transport de marchandise français. Dans tous les cas, seule une politique européenne sera efficace.

### **Damien GIVELET**

Allons plus loin. Pensez-vous que l'accès au centre ville de Londres devrait être payant ?

### **Pierre PERROD**

Deux solutions radicalement différentes ont été mises en œuvre en Europe, à Londres et à Paris. A Londres, un péage urbain a été instauré, de 5 livres, permettant d'entrer dans le périmètre central de la ville, qui équivaut à Paris intra muros. A Paris, une autre politique consiste à limiter physiquement les infrastructures. Manifestement, les deux semblent fonctionner plus ou moins bien. A Londres, la circulation est plus fluide, et la situation parisienne n'est pas non plus catastrophique. L'inconvénient du système parisien concerne essentiellement la gestion des marchandises.

L'harmonisation des conditions de concurrence entre les modes de transport pose la question de l'harmonisation sociale. Les conditions sociales du chemin de fer sont nettement plus favorables que celles du transport routier. Au niveau européen, nous devons nous engager vers cette harmonisation.

### **Serge MERY**

Il faut savoir que les professionnels de la route demandent l'arrêt du tout routier, en raison des encombrements, des accidents, des conditions climatiques, des obstacles naturels, etc. Leur intérêt est de faire en sorte que les élus, l'Etat, les pouvoirs publics trouvent d'autres solutions et les aident.

Un convoi poussé sur un fleuve de 6 000 tonnes de fret empêche 200 camions de circuler sur la route nationale ! Pour les pouvoirs publics, le choix est clair. Il convient de construire Seine-Nord-Europe pour relier le bassin rhodanien au Nord de l'Europe. Se pose alors la question des financements, puisqu'il s'agit d'infrastructures transnationales. Pourquoi ne pas faire appel à Bruxelles ? Pourquoi ne pas rechercher des financements français par la biais de taxation. La TIPP en est un exemple. Le Gouvernement a émis l'idée de la taxation des poids lourds sur les routes nationales. Cette mesure ne nous effraie pas. Il convient donc de la creuser.

Par ailleurs, la construction d'une infrastructure destinée à fonctionner plus d'un siècle peut parfaitement recourir à l'emprunt. Elle peut parfaitement être financée par les générations à venir.

Nous ne sommes donc pas démunis de solutions. Nous devons examiner celles qui s'offrent à nous et nous mettre d'accord.

### **Question SVP**

Depuis le début de l'ouverture du forum Internet, de nombreuses questions ont trait à la route. Nombre d'entre elles concernent le ferroutage, dont les gens n'ont jamais entendu parler. D'autres concernent l'intermodalité. Certains s'interrogent sur la justification du transport : est-il nécessaire de transporter tout ce qui est transporté ? Quelqu'un a le sentiment d'assister à un débat passionnel sur le thème « pour ou contre la route », sans référence aux changements de comportement.

Par ailleurs, Monsieur Méry, quelles sont les réponses concrètes du GART sur la réduction de 80 % des émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2050, alors que les transports augmentent ?

### **Serge MERY**

L'objectif est de trouver des solutions pour harmoniser les modes de transport. Un débat s'est tenu tout à l'heure sur les normes de véhicules.

### **Damien GIVELET**

Est-ce suffisant ?

### **Serge MERY**

Je voudrais vous faire part de mon expérience des transports en commun en Ile-de-France. Il y a 5 ans, les constructeurs de bus ne disposaient pas de la technologie nécessaire pour développer des bus propres à Paris. J'ai répondu que nous ne financerions plus que des bus propres. Un an après, ils avaient trouvé la solution, avec des pots catalytiques. Aujourd'hui, seuls des bus propres et aux normes sont financés en Ile-de-France.

Je citerai également les exemples de Stockholm ou de Copenhague qui empêchent les camions vieux de plus de 7 ans de circuler en centre-ville. Cette règle assez difficile consiste à renouveler les flottes de camion. Sans pour autant creuser cette piste, qui poserait des problèmes considérables, les collectivités territoriales qui financent déjà de nombreux projets, notamment à travers les contrats de

plan, pourraient envisager des solutions de subventionnement du transport routier sous condition. L'avenir est devant nous. Le champ est tellement vaste que nous avons la possibilité d'avancer. Nous devons le faire.

### **Damien GIVELET**

Existe-t-il encore beaucoup de camions polluants en circulation sur les routes ?

### **Jean-Paul DENEUVILLE**

Il existe effectivement un effet parc. Lorsqu'une norme européenne apparaît, les véhicules existants sont régis par l'ancienne norme. Il convient d'écouler ce parc.

### **Damien GIVELET**

La puissance publique n'a-t-elle pas le devoir d'interdire aux vieux camions de rouler ?

### **Jean-Paul DENEUVILLE**

L'effet parc peut être régulé de plusieurs manières. Soit la réglementation élimine les vieux camions, soit elle instaure une prime de casse, soit elle incite à l'investissement dans des véhicules propres. Je souhaite cependant faire une remarque : l'ouverture de l'Europe entraînera l'arrivée de camions ne répondant pas aux normes européennes. Nous devons être attentifs au niveau d'obligations qui sera mis en place...

### **Yves CROZET**

J'aimerais revenir sur les comportements individuels. Nous n'échappons pas au piège consistant à reporter la difficulté sur d'autres, en taxant les poids lourds, ou les marchandises, etc. Nous pouvons faire le parallèle avec la situation en matière de sécurité routière. Qui aurait prédit il y a un an que le nombre de morts sur les routes baisserait de 32 % au premier trimestre 2003 ? Un tel résultat est inouï. Il a été obtenu en sensibilisant l'ensemble de la population, en soulignant que l'insécurité n'est pas le seul fait des chauffards, ni des alcooliques, mais un problème général. On a introduit de la réglementation. La loi n'était pas votée mais les policiers étaient présents sur les routes. Nous avons assisté à une prise de conscience. Tout le monde peut en témoigner autour de lui. Auparavant, il s'en trouvait toujours un dans les conversations pour se vanter de rouler à 200 kilomètres à l'heure. De tels comportements sont de moins en moins bien acceptés, comme le fait de fumer en société. On a réussi une performance remarquable. Même s'il n'est pas certain que la tendance dure, nous nous orientons vers 2 000 morts de moins chaque année sur les routes. C'est pharamineux. Il en va de même pour les transports. Plutôt que de croire que le TGV ou les transports en commun régleront la question, il faut affirmer que plus aucune infrastructure ne sera créée en zone urbaine pour accueillir les voitures ou les camions. On ne chassera pas pour autant les camions, qui sont indispensables au petit commerce. De même qu'il n'y a pas de guerre entre la SNCF et la route, il n'y a pas de guerre entre les hypermarchés et les commerces. Les deux sont utiles aux agglomérations.

Dans certaines zones, il sera donc décidé de ne plus construire. Le seul débat porte sur les zones en question. Tout le monde s'accorde sur les centres-villes. Tout le monde s'accorde aussi sur l'inutilité d'augmenter la vitesse des avions – en dehors du Concorde. Entre ces deux extrêmes subsiste une zone de doute. Par exemple, que décider pour la vallée du Rhône, dont le débat sera lancé en 2004 ? Choisira-t-on d'élargir l'autoroute, ce qui est possible techniquement et financièrement, en introduisant 3 voies pour les voitures et 2 pour les camions, et de faire la même chose entre Lyon et Luxembourg ? Une telle décision supprimerait le débat sur le ferroviaire. La solution est possible et les poids lourds sont prêts à financer l'opération, coûts externes compris. Ou bien choisit-on une autre solution ? Si l'on n'élargit pas, les poids lourds ne passeront pas ailleurs.

Il va donc falloir cohabiter, en zone urbaine comme dans les liaisons interurbaines. Le ferroviaire peut se développer un peu, mais il n'y aura pas de miracle. Cohabiter signifie que le discours qui sera servi en zone urbaine comme en zone interurbaine concernera la vitesse. Monsieur Estrosi a indiqué qu'il était favorable aux distances courtes. Quelle est l'origine des distances longues ? Pourquoi les gens s'éloignent de plus en plus des centres villes ? Parce qu'ils vont plus vite en moyenne. La vitesse moyenne des véhicules augmente dès que l'on sort des centres. La construction d'infrastructures conduit à augmenter les vitesses, donc la portée des déplacements et l'étalement urbain. Soit on décide, au nom de la propreté future des camions et des voitures, de construire des infrastructures, et de s'orienter vers des modèles américains, soit le choix européen ne va-t-il pas dans l'autre sens, en utilisant la route différemment. En Allemagne, les poids lourds ne peuvent doubler, en contrepartie de quoi les voitures sont également stabilisées à 90 kilomètres à l'heure, comme aux Etats-Unis. Nous nous situons sur des changements de comportement importants, qui concernent la vitesse.

La vitesse n'est plus le propre de la voiture. Elle doit être réservée au mode collectif.

### **Le Président de la société de pipe-line Méditerranée-Rhône**

Depuis 10 ans, nous essayons de créer un pipe-line entre Puget et Nice. On pourrait croire qu'un tel projet soulèverait l'enthousiasme, au vu de ce qui a été dit ce matin. Or ses partisans sont timides, ses opposants tenaces. Pourtant, il permettrait d'écarter de l'autoroute provençale 7 500 camions par an chargés d'hydrocarbures. Les vertus environnementales de ce type de solution sont indéniables : un kilo d'équivalent pétrole permet de pomper 2 tonnes de carbure réacteur entre Puget et Nice. Les pipe-lines sont connus pour leur efficacité et leur sécurité. Pourtant, ce projet avance avec une effroyable lenteur. Je voulais les soumettre au débat, puisque ce moyen de transport n'a été évoqué à aucun moment depuis ce début. Or c'est un moyen de transport massif. Ma société transporte 10 millions de tonnes de produits par an, soit l'équivalent de la capacité de transport de 1 400 camions par jour sur des trajets de 500 kilomètres aller et retour. C'est considérable. Pourtant, ce projet ne suscite aucun intérêt.

### **Jacques CHAUVINEAU**

Vous avez tout à fait raison. Je pense d'ailleurs que les augmentations du coût des transports que j'appelle de mes vœux doivent servir à financer ce type de projet.

En tant que membre du CES, me plaçant du point de vue de l'ensemble des acteurs de la société civile, je perçois que le problème des transports est d'une grande complexité. Chacun a tendance à

le voir sous son angle propre et il y a des contradictions d'intérêts. Les politiques, qui seront confrontés à des changements de comportements considérables, n'arriveront à mener ce débat que s'il y a une progression de l'implication et de la compréhension de l'opinion publique. Le débat d'aujourd'hui, de ce point de vue, est extrêmement intéressant, mais il faudrait les multiplier. Il permet de prendre de la hauteur par rapport aux banalités habituellement proférées sur le sujet.

### **Jean BONNELA, Universitaire, responsable associatif**

J'ai trouvé les propos de ce matin très dogmatiques sur le marché. En revanche, la présente table ronde a bien posé la problématique : le marché doit-il être premier ? Personnellement, je répondrais négativement. Seuls l'intérêt général, le bien public et la politique d'une nation doivent primer ! Le marché ne doit que l'accompagner.

Il en va de même pour les infrastructures, y compris les réseaux à haut débit, qui ne sont que des outils pour un but à poursuivre à définir au préalable. Sur ce point, il ne s'agit pas d'opposer la route au rail. Cependant, certaines vérités sont bonnes à rappeler concernant notre région. Ainsi, si la DTA Bouches-du-Rhône a décidé, contre de nombreuses adversités politiques, qu'aucune infrastructure ferroviaire nouvelle ne serait créée à Marseille avant que les transports publics collectifs n'aient été mis à niveau, c'est simplement parce que 95 % des transports pendulaires se font grâce à la voiture individuelle !

Nous sommes nombreux à penser qu'une politique de transport doit être seconde à une politique d'aménagement du territoire. Si l'on construit une politique de transport, on sait que cela conduit toujours à rejeter les populations les plus démunies le plus loin possible. Ces politiques doivent donc être sous-tendues par une volonté d'aménagement, une volonté de bien public et une volonté de bien des populations, plutôt que de placer en premier la résolution des problèmes de transport.

Dans les Alpes maritimes, il n'y a pas lieu d'opposer le rail à la route. Depuis la Libération, c'est la route qui s'est opposée au rail. Aucune infrastructure ferroviaire n'a été construite depuis. S'agissant de la liaison Rhin-Rhône, selon une étude, cet investissement aurait représenté 150 milliards de francs, ôté le trafic au rail par la route, donc déstabilisé la possibilité d'une liaison ferroviaire potentielle entre Strasbourg et la Méditerranée, et diminué de 30 % les flux du port de Marseille. Cependant, cette étude est controversée.

Faut-il continuer à dire que le marché doit être premier ou que le bien public doit l'être, selon une politique de nation ? La politique de transport ne doit-elle pas être simplement mise au service du bien-être national ?

Enfin, il est toujours question de la diminution de la pollution des automobiles et des camions. Je suis également favorable à la diminution de la pollution spatiale de ces engins, par rapport aux piétons, dans la même proportion que la diminution de la pollution atmosphérique. J'oppose la pollution spatiale au plaisir de vivre en ville et d'y circuler librement à pied, avec des poussettes.

### **Yves CROZET**

Effectivement, plus que jamais, la politique prime dans le domaine du transport, de l'environnement et de l'énergie. Mais il doit s'agir de la politique d'orientation générale. Aujourd'hui, les usagers de la route sont confrontés à une double contrainte, exprimée comme suit :

soyez mobiles dans votre travail, mais ne polluez pas en employant des transports collectifs, par rapport peu adaptés aux déplacements ! Le marché ne peut à lui seul procéder à cet ajustement. Les pouvoirs publics doivent fournir aux usagers les moyens suffisants pour soigner cette schizophrénie, pour concilier mobilité et respect de l'environnement. Il existe des solutions techniques, à travers des véhicules propres. La route doit encore progresser, de même que le ferroviaire. Globalement, il n'y aura pas de solution simple. Un certain nombre de comportements changeront. N'oubliez pas cependant certaines choses : il est normal d'être bloqué dans un embouteillage à 8 heures du matin à l'entrée d'une ville ! Une fluidité à l'entrée d'une ville serait anormale aux heures de pointe, en dehors des jours fériés. Une ville ne fonctionne pas ainsi. Elle a ses pulsations et ses heures de pointe. Aujourd'hui, les plans de circulation ne visent plus à accélérer la vitesse des voitures mais à ralentir les trafics. De même, il faut indiquer aux usagers que certains points bénéficieront de nouvelles infrastructures, mais pas d'autres.

### **Damien GIVELET**

Vous dites qu'il est normal, mais il n'est pas agréable de cohabiter avec des voitures qui font de la fumée et prennent toute la place. Ne faut-il pas, plus radicalement, interdire aux voitures de circuler en centre-ville, à travers des quartiers piétons.

### **Yves CROZET**

Il est possible d'interdire à la circulation une partie d'un centre-ville. En revanche, interdire les voitures en ville reviendrait à tuer la ville ! Il ne faut pas jouer contre la voiture. Protéger un cœur de cité des voitures, tout en laissant circuler les livraisons et les riverains est très positif. A Rome, le centre ville est autorisé aux seuls riverains, mais les phénomènes observés en périphérie sont les mêmes qu'à Paris et Londres. La voiture est nécessaire. Il n'est pas réaliste de vouloir s'en passer. Je pense qu'il est plus raisonnable de présenter clairement aux usagers les contraintes, et notamment les embouteillages, auxquelles ils doivent faire face. Les statistiques sont formelles : la vitesse de circulation n'a cessé de croître depuis 20 ans sur tous les trajets, sauf en région parisienne. Certes, les automobilistes restent bloqués 10 ou 15 minutes pour entrer et sortir de la ville, mais la circulation est plus fluide ensuite. Au total, la portée des déplacements augmente, et 98 % des poids lourds livrent à temps. Il n'existe donc pas de congestion au sens où on l'entend. Comme tout automobiliste, je ne supporte pas d'être bloqué et je klaxonne si les voitures ne démarrent pas au feu vert. Mais finalement, la congestion est un problème très mineur en France.

### **Anne GELLE**

Tout ceci ne s'est pas fait seul, mais au prix d'investissement routier considérable et peut-être au détriment d'autres modes de transport.

D'autre part, vous dites que l'étalement des villes résulte de l'augmentation de la vitesse des véhicules. Ce n'est pas la seule responsable. Il faut également compter avec les incitations urbaines au logement qui sont intervenues, en construisant des logements sociaux en périphérie en leur faisant croire que la vie leur coûterait moins cher alors qu'il n'en est rien. Ces différents éléments ont eu leur importance. En outre, il est difficile d'organiser un transport en commun fiable dans de telles zones. Nous avons vu en Ile-de-France les limites de ce système. Ainsi, je ne suis pas certaine qu'il faille re-densifier les centres-villes. Je plaide plutôt en faveur de l'amélioration de la qualité de

vue dans les villes. J'ai pour ma part été surprise par la lenteur du bus que j'ai emprunté ce matin dans le centre-ville de Nice. J'ai toutefois noté qu'il fonctionnait au gaz !

Nous avons insisté ce matin sur le choix des individus, ce que vous avez bien montré en soulignant la double contrainte des citoyens. S'ils ne choisissent pas les transports en commun, c'est parce qu'il n'est pas assez rapide. De même, la délivrance d'une carte de transport en commun en lieu et place d'une voiture de fonction, ou la réduction des parkings aux abords des entreprises permettraient aussi de développer les transports en commun ou le vélo. En outre, les transports en commun souffrent d'une publicité insuffisante. Pourquoi ne pas communiquer sur les voies ouvertes aux bus ? Ce sont des incitations intéressantes.

J'aimerais que l'on revienne sur les marchandises.

### **Madame LAFFONT, Association « Accuse »**

Accuse est une association de citoyens contribuables usagers du service public.

### **Damien GIVELET**

Qui accusez-vous, de manière générale ?

### **Madame LAFFONT**

Nous n'accusons personne. Nous mettons en avant des dossiers, notamment au niveau du département des Alpes maritimes, concernant par exemple l'enquête publique sur la troisième voie. Je voudrais revenir sur le fret ferroviaire. Je suis étonnée que vous occultiez certaines directives européennes ayant trait au fret. Le Livre Blanc comporte de nombreuses directives, tellement développées qu'il est proposé à la France de dédier une ligne de chemin de fer au fret, comme c'est le cas aux Etats-Unis. Ces textes sont pourtant disponibles sur Internet. Je m'étonne que vous n'en parliez pas.

En 2006, le fret sera ouvert à la concurrence. Comment procéderez-vous alors ? Allez-vous arrêter les trains aux frontières et charger les marchandises sur les camions pour faire plaisir au lobby routier, ou bien avez-vous d'autres solutions ? La France bénéficie du transport ferroviaire le plus élaboré, mais la SNCF est-elle capable de gérer le transport de fret de manière régulière dans ce pays, en respectant les horaires et sans grève ? Cette question touche également le transport de voyageurs. Je crois qu'avant toute chose, il est important de contrôler RFF et la SNCF.

### **Pierre PERROD**

Sur le plan européen, la situation est claire. La Commission a effectivement déposé un Livre Blanc le 11 septembre 2001, qui présente une perspective politique générale, mais ne fixe aucune directive.

## **Anne GELLE**

Il est tout de même spécifié qu'il faut opter pour le mode de transport le moins polluant et le plus économique. Le risque serait que l'on privilégie les critères techniques au lieu de privilégier la protection de l'environnement. Il faut séparer ce qui relève du développement du transport du développement de l'économie. C'est ce que préconisait le Livre Blanc au départ, dont le contenu est de plus en plus remis en cause. Nous sommes favorables au maintien de son esprit, et à sa traduction dans des politiques publiques.

## **Pierre PERROD**

Sur le plan juridique, un Livre Blanc est une déclaration de la Commission sur la politique qu'elle entend mener en matière de transport dans les années futures.

Deux directives relatives au fret existent effectivement, désignées habituellement sous le terme de paquet ferroviaire. Le premier a été inauguré par la directive 91-440, en 1991, suivies des directives 95-18 et 95-19 annonçant l'ouverture du réseau ferroviaire, la séparation de la gestion des infrastructures et de l'exploitation des chemins de fer, et la mise en place d'une organisation ouvrant la voie à de nouveaux opérateurs ferroviaires.

Un deuxième paquet ferroviaire est en cours de discussion. Le premier a vu sa mise en œuvre dès le 15 mars 2003. En effet, depuis cette date, le réseau de RFF est ouvert, pour le transport de marchandises, à des opérateurs internationaux de marchandises. Pour l'instant, aucun candidat ne s'est présenté, mais Eurotunnel pourrait être intéressé, de même qu'IKEA, qui est déjà un opérateur ferroviaire en Allemagne et en Suède.

En outre, en 2006, la possibilité sera donnée aux concurrents européens autres que la SNCF de faire du cabotage de marchandise en France. Enfin, la concurrence sera ouverte pour les voyageurs à compter de 2008.

## **Damien GIVELET**

Quel est l'intérêt pour la SNCF d'appliquer ces dispositions ?

## **Pierre PERROD**

On ne lui demande pas son avis. Elle y est contrainte. La SNCF a été scindée en deux entreprises différentes : Réseaux Ferrés de France (RFF) et la SNCF, opérateur ferroviaire qui n'a pour fonction que de tirer les trains et de vendre ses places à des clients. Il est possible depuis le 15 mars que d'autres entreprises que la SNCF utilise le réseau ferroviaire français, de même que plusieurs sociétés de transport routier utilisent les mêmes routes.

## **Damien GIVELET**

Vous jouez sur les mots. Vous savez bien que RFF et la SNCF sont intimement liés !

## **Pierre PERROD**

Elles ne le sont plus du tout, bien au contraire ! Il existe même des débats assez houleux entre les présidents de ces deux sociétés concernant les péages que la SNCF doit payer à RFF. Compte tenu de sa situation, la SNCF ne souhaite pas payer des péages trop élevés, et RFF se trouve dans une situation financière dramatique, dans la mesure où la dette de la SNCF a été reportée sur cette société.

## **Un ingénieur civil des Ponts et Chaussées**

Je ne peux que constater la timidité de plusieurs intervenants sur la rentabilité du rail. J'ai entendu à plusieurs reprises Madame la Ministre dire que la croissance du routier était inexorable. Monsieur Perrod a tenu les mêmes propos. Ces conclusions m'étonnent. Pourquoi le rail est-il si timide et ne croit-il pas en son avenir ? Un élément m'a frappé dans le Livre Blanc que nous venons d'évoquer : aux Etats-Unis, pays où le libéralisme et la loi du marché règnent, la part modale du rail est supérieure à 40 % alors qu'elle n'est que de 12 % en France ! Ce doit donc être possible en France. Pourquoi nos responsables font état de difficultés et de blocages au niveau du fer ? A-t-on quelque bon sens ?

Le déséquilibre observé en France s'explique tout d'abord par les lois sociales quelque peu favorables de la SNCF, tandis que nos chauffeurs routiers travaillent plus de 70 heures par semaine. N'ont-ils pas droit à la parole et à leur temps de repos ? Leurs accidents ne résultent-ils pas d'un excès de fatigue ? Je ne dirais pas que la concurrence n'est pas loyale, mais qu'elle n'existe pas. Vous faites faire n'importe quoi à vos chauffeurs routiers. Nous devons rechercher une concurrence plus saine. Que propose notre député, sinon de construire une autoroute supplémentaire sur la Côte d'Azur, de terminer la liaison entre Grenoble et Sisteron ? Monsieur les adjoints au maire de Nice réclament le doublement de l'autoroute entre Nice et Antibes. Mais il faudra financer ces infrastructures, de l'ordre de 2 milliards d'euros pour ce dernier, tandis que la troisième voie n'a besoin que de 3 milliards de francs. C'est en outre combinable avec la mise en place d'un transport urbain à Nice.

Comment concilier les deux, sinon en veillant aux dépenses ? L'autoroute A58 va coûter 30 milliards de francs, alors que l'A8 n'est pas terminée. Il convient donc de corriger les défauts de l'autoroute A8 (« la Provençale ») qui présente une sortie de route lamentable à Saint-Laurent du Var et un contournement de Nice épouvantable, sur seulement 6 kilomètres. Corriger les défauts d'une autoroute est parfaitement possible et ne coûterait qu'1 milliard de francs. Deuxièmement, construisons cette troisième voie rapidement, en empêchant les journalistes de dire n'importe quoi. *Le Poulain*, hebdomadaire du Languedoc, indique en effet que la troisième voie ne pourra acheminer, même à toute vapeur, que 1 000 voyageurs par heure de pointe, alors qu'un seul train transporte autant de voyageurs. C'est se moquer du public.

## **Damien GIVELET**

Nous écoutons Jean-Paul Deneuille pour répondre aux interpellations sur le trafic routier, notamment sur les aspects sociaux.

## **Jean-Paul DENEUVILLE**

J'ai tenté dans ce débat d'éviter une guerre des modes, qui n'existe plus depuis 20 ans. Evidemment, la presse ou des colloques de ce type s'attachent à raviver cette vieille querelle entre le rail et la route, qui est totalement dépassée. La preuve en est que la SNCF est le premier transporteur routier français. Elle réalise en termes de fret un chiffre d'affaires supérieur avec ses camions qu'avec ses wagons ! De grâce, relativisons.

Ensuite, vous nous faites également un faux procès concernant les conditions de travail de nos transports routiers. Depuis 1995, les choses ont radicalement changé. Nous sommes devenus les meilleurs élèves de la classe sociale européenne. Je vous rappelle ainsi que les chauffeurs ne travaillent pas plus de 200 heures par mois et gagnent dès leur embauche un salaire minimum de 1 630 euros, auxquels s'ajoutent 4 000 francs de frais de déplacement ponctuels. En toute objectivité, les représentants des entrepreneurs français ont été les seuls à remplir le contrat de progrès qu'ils ont signé seuls et sans aide. Et les pouvoirs publics n'ont pas tenu leurs promesses concernant l'exportation qu'ils nous avaient promise. S'agissant des accidents de la route, nous avons signé des chartes de sécurité et consenti des formations extrêmement coûteuses. Nous sommes les seuls en Europe à le faire. Ne mélangez pas les conditions d'exploitation des années 60 avec les réalités sociales de 2003. Je suis très ferme sur ce point.

Enfin, en dehors de la performance du transport routier, le problème posé aujourd'hui n'oppose pas le rail à la route mais pose les relations de l'entreprise SNCF avec le marché, qui est en train d'adopter une dimension européenne. Il faut savoir qu'il n'y a pas un système de gabarit compatible en Europe. On dénombre 17 systèmes de signalisation, 15 systèmes de sécurité, aucune compatibilité informatique et une vitesse commerciale du fret de 18 kilomètres heure. S'agissant du transport combiné international, le retard moyen des trains est supérieur à 24 heures !

## **Anne GELLE**

N'oublions pas que notre débat concerne l'énergie. Concernant l'efficacité du train, il faut savoir qu'en 1991, les trains consommaient environ 1,46 % de l'électricité produite en France et ce, après la mise en place d'un programme d'électrification des lignes. Ce n'est donc pas le train qui nécessitera un nouveau programme nucléaire.

## **Damien GIVELET**

Je crois que tout le monde est d'accord sur ce point.

## **Anne GELLE**

Le train est efficace en termes d'énergie en raison du roulement et de l'énergie récupérée dans les descentes. En outre, c'est un moyen de transport peu onéreux. 9 billets de première classe permettent d'amortir la consommation électrique entre Paris et Lyon. Ces éléments sont importants à mentionner. Aux Etats-Unis, 17 Etats ont adopté une réglementation limitant la traversée de leur territoire par n'importe quel camion. Ces textes ont joué un rôle très efficace dans l'adoption du rail pour un certain nombre de transports.

## **Yves CROZET**

Le cas des Etats-Unis est étonnant, en effet. Le transport par le rail est pertinent sur des longues distances donc, en Europe, pour des trajets internationaux.

En termes de tonnage en 2002, le transport ferroviaire international a été plus important que le transport routier en France. Le transport ferroviaire est adapté au transport de longue distance, dont il représente entre 40 et 50 % en Europe, comme aux Etats-Unis. Pour développer leur fret ferroviaire, les Etats-Unis ont sacrifié le trafic de voyageurs. Les voies ne coûtent rien, la sécurité est très mauvaise et les lignes ne sont pas électrifiées. Les locomotives roulent au diesel et on double les niveaux de conteneurs. Ainsi, ce mode de transport est même moins cher sur l'axe Est-Ouest que faire le tour des Etats-Unis par Panama ou par l'Amérique du Sud. Ce fonctionnement libéral bon marché appliqué aux trajets de longue distance n'est guère pertinent en France pour les courtes ou moyennes distances. Le ferroviaire n'est donc pas la panacée.

Des projets de lignes de TGV fret avec des voies réservées pourrait fonctionner, mais, en dehors de l'investissement que cela représente, jamais le territoire ne sera irrigué. On construirait un axe Nord-Espagne, avec éventuellement une liaison vers l'Italie, pour un coût d'ensemble de quelque 20 ou 40 milliards d'euros. On s'arrêtera là. Les lignes en direction de Bordeaux et Nice ne seront pas prises en compte. Ne rêvons donc pas sur le fret ferroviaire. Des réalisations sont possibles, mais la route restera dominante. Rappelons que les efforts consentis par les Suisses en matière de fret ferroviaire ont abouti au résultat suivante : entre 1994 et 2001, le nombre de poids lourds qui traversaient les Alpes françaises entre le Mont-Blanc et Vintimille a augmenté de 25 %, tandis que le trafic de poids lourds a enregistré en Suisse une hausse de 40 %, et de 50 % en Autriche, pays qui a également modernisé son système ferroviaire.

Le fret ferroviaire n'est en aucune façon un substitut à la route, mais un complément.

### **Le Président de la jeune chambre économique de la région PACA**

Je partage le point de vue du représentant du CESR quant à la complexité du débat sur les transports. Notre table ronde concerne le transport de marchandises. En tant que chefs d'entreprises, nous sommes à l'écoute des transporteurs routiers, qui proposent des solutions de transport entre un point A et un point B. Cependant, nous manquons d'informations sur les modes alternatifs, comme le feroutage. Nous manquons également d'information en matière de pollution et de dépenses d'énergie. La jeune chambre économique pense qu'il existe des solutions multimodales. Nous avons notamment discutons avec la chambre régionale du commerce et de l'industrie des solutions de cabotage pour les liaisons avec Barcelone ou Gênes. Le cabotage pourrait en effet être opérationnel entre Barcelone, Marseille, Nice, Toulon et Gênes, pour une pollution et un coût moindres et une meilleure sécurité, tout en respectant les temps de repos des transporteurs.

Quels moyens peuvent être mis place pour informer les entreprises intéressées par les solutions de fret ferroviaire et, dans un deuxième temps, les citoyens ?

## **Jacques CHAUVINEAU**

Je retiens de votre intervention que certaines entreprises souhaitent s'emparer de cette question en se plaçant dans la perspective de transports plus intelligents, et moins polluants.

La SNCF n'est sans doute pas assez tournée vers les entreprises qui sont disposées à travailler avec elle, dans un jeu logistique de construction de nouvelles réponses. Depuis peu, de nouvelles entreprises peuvent circuler sur le réseau ferroviaire français. C'est une véritable révolution. Plusieurs hypothèses sont posées. Personnellement, je ne pense pas que les candidats seront nombreux, compte tenu de la complexité du transport ferroviaire intermodal. Le caractère privé des nouveaux entrants ne les mettra pas à l'abri de ces difficultés et notamment de la situation des infrastructures. L'exemple des Etats-Unis me semble intéressant de ce point de vue. Comparativement, l'Europe correspond à une juxtaposition de réseaux nationaux qui, historiquement, sont très séparés et distincts. Ils sont tous différents, y compris parfois dans les écartements. Il y a donc une anti-culture européenne qu'il faut contrer. La route ne se heurte pas à ce problème. Au sein du réseau français et européen doivent coexister voyageurs et fret. Sur certains réseaux, les voyageurs dominent, comme au Japon. En Europe se pose la question des voies dédiées au fret, qui devra s'imposer. Reste encore une fois à trouver les financements.

## **Damien GIVELET**

Cela suppose que la SNCF donne des informations.

## **Jean-Raymond VINCIGUERRA, porte-parole départemental des Verts, Conseiller général des Alpes maritimes**

Vous avez beaucoup parlé des voies dédiées au fret pour le transport, mais *quid* du problème du financement ? Qui finance les infrastructures routières ? Le transport inclut-il dans ses coûts les investissements nécessaires ? La route est un instrument plus utile pour le regroupement des matières transportées et leur dispersion fine. Mais seules les autoroutes sont équipées de péages, et tout le monde sait que le camion ne paie pas l'autoroute au prix qu'il devrait, dans la mesure où les camions usent davantage les équipements que les voitures. Ils bénéficient donc d'un tarif préférentiel. Pour ce qui est des autres routes, leur accès est libre et le payeur est le citoyen... et non le consommateur. Il a été question de la TIPP et d'une taxe particulière sur les routes nationales. Nous devons y réfléchir, y compris à l'utilisation des produits de cette taxe : construction de nouvelles routes ou développement du réseau ferroviaire ? Je suis favorable à une réorientation de la réalité des coûts du transport routier vers la création de voies ferroviaires ou plus globalement de modes plus propres ? Cette piste serait à creuser.

Le fait que RFF loue ses sillons à la SNCF rentabilise en quelque sorte la construction ferroviaire, de même que l'achat des billets de train. A l'inverse, un transporteur qui utilise une route nationale ne rentabilise rien, et les péages autoroutiers ne règlent pas la dette autoroutière.

## **Yves CROZET**

Vous posez une vraie question, qui renvoie au débat politique. Les chiffres sont clairs. Les recettes de la TIPP en 2001 se montaient à 26 milliards d'euros alors que les dépenses routières (hors

autoroutes) se montaient à 18 milliards d'euros. Si l'on décide que la TIPP doit financer les infrastructures, un lobby routier aurait beau jeu de dire que la TIPP, si vous qualifiez cette taxe d'impôt sur les infrastructures routières, couvre largement ces infrastructures. Vous pouvez en revanche dire que la TIPP est un impôt environnemental ; il est ainsi beaucoup plus aisé de dire que le paiement d'infrastructures se fera soit par l'impôt, soit par des péages.

Je suis inquiet de la décision du ministre des Transports d'augmenter de 3 centimes la TIPP pour financer les infrastructures, dans la mesure où chaque litre d'essence rapporte déjà 85 centimes de TIPP. Que ces sommes soient utilisées.

### **Question SVP**

Nous n'avons pu traiter toutes les questions qui nous sont parvenues. De nombreuses questions concernaient le ferroutage et la multi-modalité, sujets qui semblent fortement intéresser les citoyens. Des questions concernaient également la recherche, dont il n'a pas été question en dehors de la Ministre : recherche sur les carburants et les modes de locomotion non polluants, comme les véhicules à air comprimé. Sachez simplement que toutes les questions sont recensées et seront prises en compte dans la rédaction du projet de loi.

### **Damien GIVELET**

Parmi les solutions alternatives au moteur à combustion, quel est le calendrier ? Quand la pile à combustible sera-t-elle disponible ?

### **Yves CROZET**

Je crois qu'il ne faut rien attendre de sérieux avant 2020 ou 2030. Le moteur à combustion ne cesse de progresser. Les échéances sont encore lointaines.

## Clôture de la journée

### Monsieur Bernard ASSO

Adjoint au Maire de Nice, Vice-Président de la Communauté d'agglomération Nice Côte d'Azur, délégué au développement économique et aux affaires européennes, Vice-Président du Conseil général des Alpes-Maritimes, Professeur des Facultés de Droit et Président du CAUE

Après avoir écouté les interventions des uns et des autres, je me demande pourquoi nous avons débattu. En général, l'ouverture d'un débat montre que l'on a envie d'entendre un certain nombre de choses et que les uns et les autres prennent conscience de difficultés et d'impératifs urgents.

La société de la combustion de fossiles a commencé au XVIIIème siècle. Elle s'est vue prométhéenne. Elle est née dès le dépôt de brevet du moteur à explosion par James Watt. Il existe un lien clair entre civilisation et énergie. C'est dans cet esprit que s'est noué notre débat. Mais plus une société vieillit, plus elle devient complexe et plus elle consomme d'énergie. A un moment donné, elle atteint un seuil au-delà duquel le simple maintien en l'état des structures existantes requiert une dépense d'énergie croissante tandis que la quantité d'énergie confiée à chacun des membres de cette société diminue. Cette fois, le scénario s'associe à un gaspillage que chacun a dénoncé, et à des émissions de gaz à effet de serre. Chacun a dénoncé ce phénomène sans pour autant passer au stade qui permettrait de créer une prise de conscience. Imaginez que les Chinois et les Indiens se mettent à consommer comme les Américains, ou des Sud-Coréens. Dans ce cas, la seule consommation des Chinois et des Indiens dépasserait de 50 % la production de pétrole en 2000 ! Cela signifie que la société industrielle, bâtie sur la combustion de matériaux fossiles, a créé les propres conditions de sa disparition.

D'abord, l'annonce de la fin des réserves se double aujourd'hui d'une difficulté conjoncturelle : la concentration des réserves de pétrole au Moyen-Orient. La politisation du pétrole ajoute donc à l'ampleur du débat et à la crainte des uns et des autres. Chacun a évoqué la nécessité d'un cocktail énergétique, composé de matériaux fossiles et d'énergies alternatives. Nous avons parlé de l'énergie éolienne, pas assez de l'énergie nucléaire. Manifestement, si l'on en croit le choix de la Chine en matière d'électronucléaire, nous serons sans doute amenés à renouer avec cette énergie, de même que la puissance américaine, à moins que les investissements qu'elle consent dans le domaine de l'hydrogène lui donne les moyens qui nous manqueront.

En d'autres termes, nos marges de manœuvre sont donc relativement faibles. Le débat, en particulier ce matin, a porté sur la société de consommation, mais sans la décrire clairement. La société de consommation constitue et fabrique une économie de la demande. Nous sommes aujourd'hui dans une économie de la demande, laquelle est amplifiée par une société consumériste et une dimension de l'ego exceptionnelle. Il ne s'agit donc pas de pratiquer une économie de l'offre, mais d'une réelle économie de la demande qui génère elle-même les difficultés qui ont pu être évoquées tout au long de cette journée. Cela est d'autant plus vrai qu'une baisse de la consommation tétanise les gouvernements européens, l'essentiel des ressources fiscales françaises provenant de la TVA.

J'ai le sentiment que le débat qui s'ouvre aujourd'hui ne concerne pas uniquement le cocktail énergétique, ni les risques majeurs inhérents à la fin des réserves pétrolières, mais aussi la non-dépendance. S'il reste une place pour la régulation étatique, c'est celle qui nécessite des interventions pour réduire la dépendance. Les intervenants de la dernière table ronde ont évoqué

l'idée que le marché ne peut effectivement pas être premier, ni second. Il s'accompagne d'autres combinaisons, en particulier de la nécessité d'une réglementation pour éviter le pire.

Aujourd'hui, l'énergie est de plus en plus chère et de plus en plus rare, tandis que notre société produit des déchets de plus en plus coûteux et de plus en plus difficiles à faire disparaître. Il me reste de cette journée le sentiment que nous allons, pour les 50 ans qui s'ouvrent, ouvrir des pistes, anticiper, mais cela ne suffira pas. Il faudra bien se poser la question de savoir comment nous allons vivre ensemble, puisque l'énergie fossile a permis l'Etat-Nation, des hiérarchies verticales, des concentrations urbaines, l'exode rural,... L'énergie de demain devra être plus simple d'accès et permettre une auto-production. Elle devra correspondre à la révolution du Net, autrement dit, être souple et contrôlée, en évitant que la concentration urbaine mette en péril ces recherches.

Les marges de manœuvre sémantiques ne sont pas sans intérêt. Il n'a jamais été autant question de racine, d'authenticité, de planète, de jardin ou d'humanisme, ni de vie microlocale, de décentralisation et d'aménagement du territoire, de comportement citoyen. On fait en effet appel à d'autres types de relations sociales. Une nouvelle énergie est souhaitée. Elle n'est pas au rendez-vous de cette demande sociale, parce qu'elle n'est pas encore mûre techniquement. Dans l'immédiat, le projet de loi évoquera sans doute la nécessité de relancer partiellement la recherche nucléaire, les maîtrises et les économies d'énergie, les regroupements de communes, etc. Ces éléments sont encore les résidus d'une civilisation produite par la maîtrise de l'énergie fossile. Demain nécessitera d'autres recherches, avec l'hydrogène, dont l'échéance est plus proche que les piles à combustible. Il convient d'organiser dès aujourd'hui un choix fondamental, au niveau européen, en matière de recherche et développement. Les Américains financent actuellement la recherche et le développement dans ce domaine, tout en s'assurant la maîtrise totale du pétrole. Ils peuvent ainsi gérer la planète à leur convenance. Nous devons consentir pour notre part une approche beaucoup plus volontariste, pour consentir une recherche et développement sur les énergies renouvelables et sur l'hydrogène. Nous devons renforcer les mécanismes de maîtrise de l'énergie, mais pour être plus prométhéen, l'avenir doit passer par une nouvelle forme d'énergie, illimitée et auto-générée : l'hydrogène doit être celle-là.

Je vous remercie d'être venus à Nice pour participer à ces débats. Je remercie aussi ceux qui ont contribué au succès de cette journée.