

## Les trains de banlieue seront climatisés...

Jean-Pierre HAUET

L'attribution par la SNCF au constructeur canadien Bombardier, aux dépens d'ALSTOM, du marché de renouvellement des trains de banlieue de la région parisienne, pour un montant avoisinant 4 Mds d'euros a soulevé un vif émoi parmi les tenants du patriotisme économique ambiant. Ce n'est pourtant pas cet aspect qui nous interpelle aujourd'hui : Nous rappelons, il y a un an, à propos d'une première vente de 150 Airbus à la Chine, la sentence de Lao Tseu : « **Choisis en politique le bon ordre, choisis en affaire l'efficacité** »<sup>1</sup> et nous pensons bon de nous y tenir.

Mais un détail, un simple détail, retient notre attention : « **les trains seront climatisés...** »

### Les pathos de la politique énergétique

Il ne s'agit pas de contester aux usagers des trains de banlieue le droit à être transportés confortablement mais de pointer du doigt cet effet de balancier permanent entre amélioration de l'efficacité énergétique et éducation des comportements d'une part, croissance économique et aspiration au mieux-vivre d'autre part.

Les économies d'énergie sont, depuis la première crise pétrolière de 1973, au cœur de tous les discours de politique énergétique. Le dernier rapport sur le « facteur 4 », remis au Gouvernement en août 2006 par un groupe d'éminents experts, n'échappe pas aux pathos les plus conventionnels. Le mot « ambitieux » y est utilisé 18 fois : politique ambitieuse, soutien ambitieux, plan ambitieux, programme ambitieux, objectifs ambitieux... Sans compter la politique « volontariste » et tout ce qui doit l'accompagner de « fort » : l'engagement collectif, les signaux, la mobilisation, l'élan, l'appel, l'attente, etc. A se gargariser de mots, on oublie une vérité première : « **L'eau peut agir sans poisson mais le poisson ne peut agir sans eau** »<sup>2</sup> ou plus simplement : l'énergie est indispensable au développement économique et social.

Certes l'énergie, comme tout bien naturel, doit être utilisée de façon ménagère. Mais cessons de faire croire que l'on peut se chauffer ou se déplacer avec des « négawatts » et que, comme l'affirme le rapport précité, « *il existe de très nombreuses options de maîtrise de l'énergie, souvent peu onéreuses et disponibles* ». On se réfèrera sur ce point au livre du professeur canadien Mark Jaccard « Sustainable fossil fuels »<sup>3</sup> qui prend, avec beaucoup de mesure mais de talent, le contre-pied de la thèse du professeur A. Lovins, selon laquelle glaner les économies d'énergie serait aussi simple qu'arpenter les rues en ramassant les billets de 20 \$ sur les trottoirs.<sup>4</sup>

Les économies d'énergie sont une réalité, mais le fameux « gisement » (un autre pathos !) n'est pas inépuisable. Les réductions de consommation nécessitent de plus en plus d'efforts

---

<sup>1</sup> Lao-Tseu - *Tao-Te King*

<sup>2</sup> Lao-Tseu - *Tao-Te King*

<sup>3</sup> Mark Jaccard – *Sustainable fossil fuels* – (Cambridge University Press – 2005).

<sup>4</sup> Amory Lovins – *Soft energy path: Towards a durable peace* - (Cambridge, MA: Ballinger/Friends of the Earth - 1977).

et l'installation de pompes à chaleur coûte, par exemple, beaucoup plus cher que la pose de laine de verre dans les greniers.

On sait également qu'il existe un effet « rebond » à toute économie et que, par exemple, alors que la consommation moyenne de nos automobiles passait de 8,7 l/100 km entre 1990 et 2004 (-10,3%), la distance annuelle parcourue augmentait de 7,0%, passant de 11 673 km à 12 491 km et le taux de multiéquipement des ménages de 25 à 33%. De la même façon, alors qu'en 30 ans la consommation de carburéacteur des avions diminuait de 50% environ, simultanément le tourisme aérien de masse explosait et la consommation des transports aériens passait en France de 1,9 Mtep (1973) à 6,4 Mtep (2004).

On plaide, à juste titre, pour la diminution des consommations des équipements domestiques et contre leur maintien en état de veille, souvent totalement inutile. Mais qui aurait le courage de priver nos concitoyens de téléviseurs à plasma, de machines à café, de « châteaux d'eau fraîche », de cheminées décoratives, d'appareils de « fitness », de décorations de Noël, de diodes électroluminescentes, de motorisation et de chauffage des sièges dans les voitures, de climatisation dans les hôtels, dans les voitures et dans les trains.

### **Les économies d'énergie ne font pas une politique énergétique**

Notre propos n'est pas de nous faire l'avocat d'une société de consommation qui pêche souvent par ses excès mais d'appeler l'attention sur les risques que comporte l'entretien de l'illusion qu'avec un peu plus de civisme et de recherche-développement, les problèmes de l'énergie peuvent être résolus. Ce faisant nos dirigeants acceptent de voir se diluer dans la masse de la bonne conscience collective, ou plutôt de l'irresponsabilité collective, un ensemble de questions qui appellent non pas des incantations mais des réponses précises, en termes politiques et économiques. On pourrait soutenir d'ailleurs, avec un brin de cynisme, qu'une société qui aurait principalement consacré ses moyens à réduire ses consommations d'énergie, se placerait d'elle-même en situation de vulnérabilité plus grande que celle qui aurait conservé certaines élasticités pour faire face aux hypothétiques crises à venir : « **Quand les gros maigrissent, les maigres meurent** »<sup>5</sup>.

La politique de l'énergie croise aujourd'hui trois problématiques :

- celle du renchérissement de l'énergie, dû notamment à l'épuisement progressif des ressources fossiles,
- celle de la sécurité d'approvisionnement,
- celle enfin du réchauffement climatique.

La troisième dimension est plus récente que les deux précédentes mais est devenue l'une des plus prégnantes.

### **La hausse des prix de l'énergie ne doit pas être redoutée**

A l'opposé, la question du renchérissement de l'énergie ne se pose plus dans les mêmes termes qu'en 1973 ou qu'en 1981. L'énergie ne représente aujourd'hui que 2,5% du PIB de la Nation et le prix du pétrole, à 65 \$ le baril, reste en euros constants, de 30% inférieur à celui que nous avons connu en 1981.

Nous pensons qu'une élévation progressive des prix de l'énergie, dans une proportion de 30 à 50%, est non seulement supportable par les économies occidentales et par les ménages en particulier, mais probablement souhaitable, dans la mesure où une telle hausse permettrait la mise sur le marché de ressources ou de techniques de substitution, proches

---

<sup>5</sup> Proverbe attribué à *Lao-Tseu*.

de l'équilibre économique mais qui nécessitent encore des efforts de R&D et d'investissements : sables pétrolifères, nucléaire de 4<sup>ème</sup> génération, énergies éolienne et photovoltaïque, carburants issus de la biomasse. Une hausse raisonnable des prix de l'énergie guiderait les consommateurs, mieux que toute autre politique, vers une utilisation rationnelle de l'énergie. Cette hausse des prix de l'énergie ne doit pas être redoutée, mais il faut s'y préparer, même si une nouvelle phase de détente est probable après les tensions de ces deux dernières années.

### **La sécurité des approvisionnements doit redevenir une préoccupation politique majeure**

La sécurité de nos approvisionnements pose un problème d'une toute autre ampleur. Pour maîtresse du programme nucléaire français, ressentie comme une grande cause nationale après la crise de pétrolière de 1973, la question de la sécurité s'est progressivement banalisée alors que, sur le fond, elle s'est fortement aggravée avec l'ouverture, aux côtés des problèmes pétroliers, d'un questionnement sur le gaz et sur la prééminence jouée par la Russie et subsidiairement l'Algérie dans les approvisionnements français et européens en général.

La sécurité des approvisionnements doit être aujourd'hui traitée, dans toute la mesure du possible, au niveau européen, pour négocier d'égal à égal avec le partenaire russe, pour organiser par des investissements appropriés, et pas seulement par l'ouverture des marchés, une politique plus active d'interconnexions et d'échanges, pour régler des problèmes d'investissements ponctuels tel que celui de la construction de la centrale nucléaire des pays Baltes.

Bien sûr la composante nationale ne doit pas être oubliée, surtout si la politique européenne ne parvenait pas à s'échapper du bourbier dans lequel elle est tombée. On attend des candidats à l'élection présidentielle qu'ils s'expriment en termes précis sur cette question centrale. Il y va de la place de l'Europe et de la France dans le monde et de la préservation de nos intérêts vitaux. La sécurité énergétique, comme le réchauffement climatique, n'est ni de droite, ni de gauche mais elle demande à être traitée.

### **La lutte contre le réchauffement climatique : l'Europe peut mieux faire**

Le réchauffement climatique s'est emparé du devant de la scène énergétique depuis que le protocole de Kyoto est entré en vigueur et que, pratiquement simultanément, l'Europe a décidé d'instituer un grand marché des quotas d'émission : l'EU-ETS<sup>6</sup>. Ces mesures vont dans le bon sens mais beaucoup de Français s'imaginent encore que le protocole de Kyoto pourrait être, si les Américains acceptaient d'y souscrire, la réponse appropriée à la dérive climatique. Nous en sommes bien loin et quiconque a regardé un peu les chiffres, voit bien que le point de passage 2050, indispensable au respect des objectifs généralement admis pour l'horizon 2100, ne peut en aucune façon, dans l'état actuel des choses, être tenu. Seule une politique beaucoup plus active de recherche-développement et d'investissements dans les énergies renouvelables, dans le nucléaire et dans la capture et le stockage du carbone peut permettre de se rapprocher de la trajectoire souhaitée.

Ce serait l'objet de tout un débat que Passages, mieux que tout autre cercle de réflexion, est à même de maîtriser, du fait de sa pluridisciplinarité et de son indépendance d'esprit.

Nous nous contenterons ici de relancer deux idées.

---

<sup>6</sup> European Emissions Trading Scheme

### ***La taxe au carbone ajouté***

Nous avons, en mars 2005, émis l'idée d'une taxe au carbone ajouté (ou Carbon Added Tax : ACT), frappant les produits provenant des pays non adhérents au protocole de Kyoto, ou à un système équivalent, et destinée à rétablir l'équité fiscale au regard de la préoccupation environnementale et à disposer de ressources nouvelles permettant d'accroître l'effort consenti au profit des technologies innovantes. Cette proposition, désormais connue sous le nom de taxe Cambridge, est maintenant officiellement sur la table des discussions européennes.

### ***Les certificats noirs***

Le développement de la capture et de la séquestration du CO<sub>2</sub> (en anglais CCS)<sup>7</sup> est vital, au moins au cours du 21<sup>ème</sup> siècle, pour permettre de contenir la teneur en CO<sub>2</sub> de l'atmosphère dans des limites tolérables. Trois filières technologiques sont aujourd'hui considérées mais chacune d'elle nécessite un gros effort d'industrialisation. L'inclusion de la CCS dans les mécanismes de projets du protocole de Kyoto est en cours de discussion mais une telle mesure ne sera pas suffisante pour provoquer en Europe l'effort d'investissement nécessaire. Nous proposons en conséquence, qu'à l'instar des mécanismes imposés aux producteurs ou distributeurs d'électricité : certificats verts pour la promotion des énergies renouvelables et certificats blancs pour les économies d'énergie, soit mis en place, au niveau européen, un nouveau mécanisme de marché applicable à tous les producteurs ou importateurs d'énergie carbonée (pétrole, gaz, charbon, lignite) les obligeant à présenter chaque année un certain nombre de « certificats noirs », fonction des quantités de carbone mises sur le marché, négociables comme le sont les quotas de CO<sub>2</sub> et pouvant être acquis en contrepartie de projets de capture et de stockage du carbone, en Europe ou dans certains pays à définir.

Comme on le voit, dans la plupart des cas, l'Europe de l'énergie est au coeur du débat. L'Europe est née de l'énergie : du charbon (traité CECA) et du nucléaire (traité EURATOM). L'Europe peut renaître de l'énergie. Encore faut-il qu'elle le veuille. Mais que les usagers des trains se rassurent, ils auront des voitures climatisées.

---

<sup>7</sup> CCS : Carbon Capture & Sequestration