

Intervention de Roger Nordmann, Colloque Oustrail, Yverdon-les-bains, 30.10.09
Financer les transports publics, certes, mais pourquoi ?

Vendredi 30.10.2009 8h00 / **Provisoire**

Introduction

Ce colloque s'intitule : « où sont les convergences ? » L'objectif n'est donc pas de vous parler de l'initiative « pour les transports publics », d'autant plus que je vous l'avais déjà présentée lors de l'assemblée générale de ce printemps, à laquelle vous étiez nombreux à assister.



Dès maintenant, je ne vous parlerai plus de l'initiative, car ce n'est pas l'objectif du colloque. Il s'agit plutôt de chercher des éventuelles convergences politiques en matière de développement et de financement des infrastructures de transports publics. A cet effet, je pense qu'il faut élargir le débat et remonter à l'origine des propositions, pour mieux comprendre quelles sont les préoccupations sous-jacentes des uns et des autres.

Avant de passer à des considérations sur le mécano de financement, il s'agit donc d'examiner la question fondamentale, à savoir pourquoi nous devons modifier notre systèmes de transports ? Et pourquoi s'agit-il, dans cette opération, de renforcer les transports publics.

Eh bien parce qu'il y a deux défis fondamentaux, qui sont l'énergie et le climat, et qui constituent en réalité les deux faces d'une même médaille.

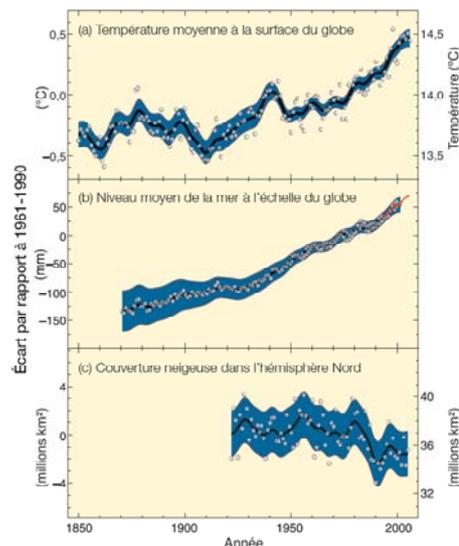
Coté pile, le réchauffement climatique

Variations de la température et du niveau de la mer à l'échelle du globe et de la couverture neigeuse dans l'hémisphère Nord

Rapport GIEC/ IPCC 2007 pg 3

« Pour atteindre cet objectif [pas plus de 2° de réchauffement], les émissions mondiales de gaz à effet de serre devront passer de leur niveau actuel de 5,8 tonnes à 1 à 1,5 tonne d'équivalent CO₂ par habitant, selon l'évolution démographique »

Message Conseil fédéral, relatif à la politique climatique après 2012 (16.8.2009, point 1.5, pg 15).



Verkehrsmittel der Schweiz
Association des Transporteurs de Suisse romande
Verkehrsunternehmen der Schweiz

VCS ATE ATA

www.ate.ch

Le réchauffement climatique est une réalité bien tangible, comme le montrent les trois graphiques ci-dessous issus du rapport 2007 du Groupe d'experts international sur le changement climatique GIEC (IPCC en anglais).

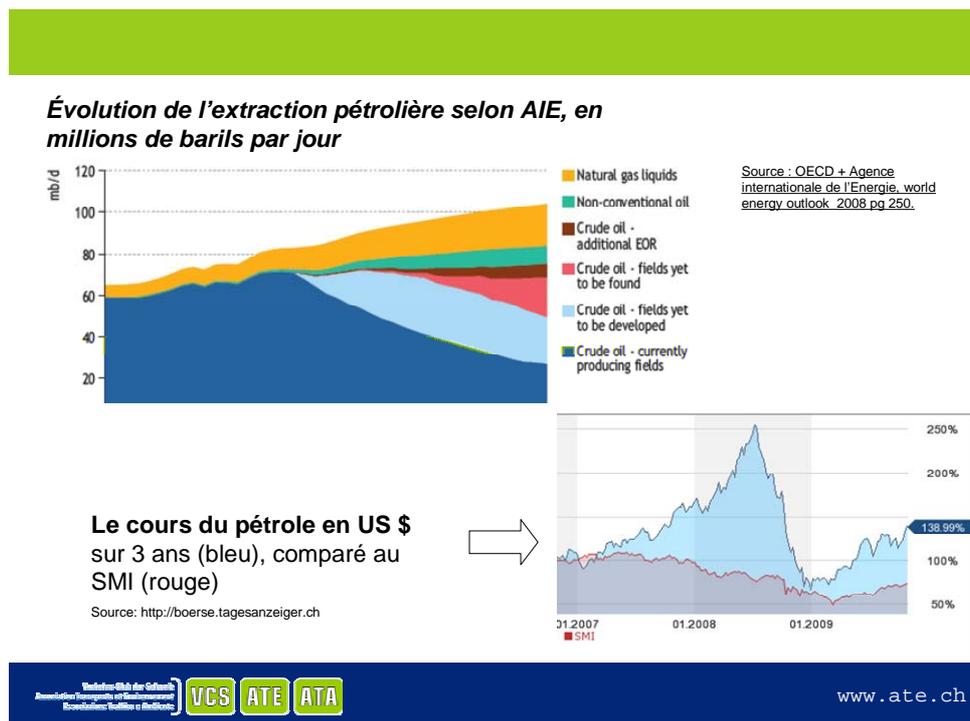
En 40 ans, le niveau moyen des mers s'est élevé de 7 cm, sous l'effet de la dilatation thermique et de la fonte des glaces (et même plus une durée d'un siècle). Quant aux températures moyennes, elle se sont déjà élevées 0.7 degrés en un siècle. Et chaque hivers, la surface enneigée diminue, ceci depuis un demi-siècle. Cela signifie moins de lumière renvoyée vers l'espace, et donc une accélération du réchauffement.

Ce réchauffement s'explique par l'accroissement de la quantité de gaz à effet de serre dans l'atmosphère, ce que même l'administration Bush a fini par reconnaître. A l'échelle globale,

2/3 des gaz à effet de serre proviennent de la combustion de matière fossile à des fins énergétiques. Dans un bon mois, les gouvernements de la planète se rencontrent à Copenhague pour fixer l'ampleur des efforts de réduction de ces émissions.

Comme le Conseil fédéral l'observe dans son récent message, la correction à faire est radicale : il faut plafonner les émissions de CO₂ à une tonne et demi au maximum par an et par habitant si l'on veut éviter un réchauffement dépassant deux degrés. Or nous en sommes actuellement à 7 tonnes par an et par habitant.

Côté face, l'épuisement des réserves pétrolières et gazières.



Pour la première fois en 2008, l'Agence internationale de l'Énergie a reconnu la perspective d'une stagnation de l'extraction pétrolière (« plateauing » dans le jargon), puis d'une baisse pour les sources conventionnelles. Cette analyse n'est donc plus l'apanage des ONG critiques.

Lorsqu'on regarde de près le graphique de l'Agence internationale de l'Énergie, on en tire à vrai dire des conclusions encore plus critiques :

1. Pétrole conventionnel issu des champs actuellement en production (socle bleu foncé) : l'IEA déclin s'attend à un déclin très rapide dès maintenant (6 à 7% par ans).
2. Dans un premier temps, l'IEA compte sur un développement massif des champs pétrolifères conventionnels déjà découverts mais pas encore exploités (bleu clair). En 2030, les réserves de ce bloc seront largement épuisées et leur extraction commencera à diminuer.
3. Pour compenser le déclin, l'IEA mise sur les champs conventionnels « encore à trouver » (rouge), c'est-à-dire sur des champs dont on ignore aujourd'hui l'existence et que l'on espère découvrir prochainement. Dès 2020, la production de ces champs

encore à découvrir est supposé grandir massivement, au point de couvrir après 10 ans un tiers de la production actuelle.

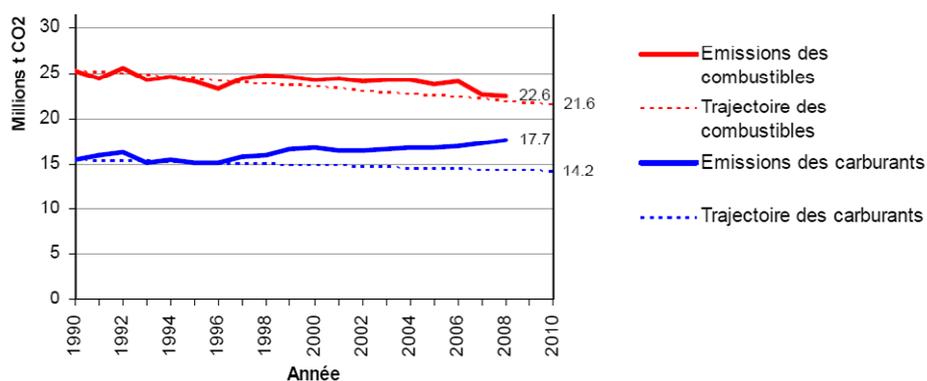
4. Pour couvrir la croissance, l'IEA mise d'une part sur les technologies avancées d'extraction du pétrole conventionnel. Autrement dit, presser encore plus l'éponge pour extraire les dernières gouttes.
5. Elle mise d'autre part sur la production de gaz de pétrole liquide GPL ainsi que sur les pétroles non-conventionnels (p. ex. les tristement fameux sable bitumineux). Ce faisant, elle néglige le bilan écologique catastrophique de l'exploitation de ces derniers.

Si les deux premiers points sont à peu près réalistes, le troisième me paraît peu probable : il faudrait une inversion complète de tendance dans la découverte de nouveaux champs. Or, depuis des décennies, on trouve de moins en moins de nouveaux champs, et ceux que l'on trouve sont de plus en plus petits. Quant au reste, on n'est dans le super-hypothétique.

Cette évolution se reflète dans l'extrême dynamique des prix des énergies fossiles. Dans un contexte d'effondrement financier et boursier (le SMI des trois dernières années est représenté en rouge sur le graphique du bas), le prix du pétrole caracole de nouveau à un niveau très élevé (en bleu). Cet épuisement et ce renchérissement menacent les fondements même de notre prospérité, et en particulier celle de notre système de transport, qui consomme environ 7 millions de tonnes de carburant par an.

En quoi ces évolutions posent-elles un problème à la Suisse ?

Les émissions de CO2 de la Suisse



Source: Confédération, Émissions d'après la loi sur le CO2 et d'après le Protocole de Kyoto, 19.6.09



Depuis le point de référence climatique, à savoir 1990, nous ne sommes pas parvenu à réduire notre consommation de carburant et nos émissions. Si le secteur des combustibles (bâtiment et industrie) a fait des progrès, on ne peut pas en dire autant de du secteur des transports, dont les émissions de CO2 ont augmenté de 14% au lieu de baisser de 8%.

La dépendance croissante de notre système de transports aux énergies fossiles constitue une monstrueuse épée de Damoclès sur notre économie et prospérité.

Le défi, c'est d'assainir notre système de mobilité.

Le défi: assainir notre système de mobilité

Diminuer sa dépendance envers les énergies fossiles, et par conséquent aussi son impact sur le réchauffement climatique

Deux piliers centraux:

- Renforcement des transports publics
- Assainissement du parc des véhicules individuels.

La réorientation sera impossible si la croissance de la mobilité est excessive.



Concrètement, cela signifie transformer notre système de transport pour diminuer sa consommation d'énergie fossile, et par conséquent aussi son impact sur le réchauffement climatique.

Le renforcement des transports publics est l'un des deux piliers centraux pour atteindre cet objectif, le second pilier étant l'assainissement du parc des véhicules individuels, d'abord en réduisant leur consommation kilométrique, puis en passant largement à l'électricité.

Les transports publics assument aujourd'hui 20% des KM parcourus. La perspective, c'est au moins de doubler cette part de marché d'ici une vingtaine d'années. C'est un objectif qui est réaliste à deux conditions :

- premièrement, il faut investir massivement pour que les transports publics soient à la fois attractifs et puissent faire face à l'augmentation recherchée.
- Deuxièmement, un accroissement inconsidéré de notre super-mobilité actuelle en direction d'une hyper-mobilité rendrait impossible l'accroissement de la part de marché des transports publics, car l'on arriverait pas à suivre en matière d'infrastructures. Réussir cette réorientation n'est possible que dans un contexte de croissance modérée de la mobilité. Au demeurant, je ne pense pas qu'une augmentation très rapide de la mobilité globale améliorera le bonheur ou le bien-être économique.

L'assainissement de notre système de transport appelle donc une réorientation plus qu'une croissance.

Pour parvenir à cet assainissement, il faut agir sur tous les leviers disponibles. Ce n'est qu'une stratégie globale de longue haleine qui permettra d'y parvenir. Ce n'est pas sans rappeler la ténacité dont il a fallu faire preuve en matière de sécurité routière. Par la volonté, l'intelligence et la cohérence, nous sommes passés de 1773 décès sur les routes en 1971 à quelque 357 en 2008, et ceci alors que le trafic a plus que doublé durant cette période.

Les leviers pour parvenir à la réorientation du système de transport sont de cinq ordres

- il y a d'abord l'intelligence, la responsabilité et le libre arbitre de chacun : il est permis de réfléchir et de progresser dans ses comportements individuels de mobilité.
- Deuxièmement, il y a le choix que l'on fait en matière d'infrastructures. C'est la raison pour laquelle nous sommes réunis ici : nous savons tous que les infrastructures sont décisives en matière de transport, car il s'agit d'un facteur limitant, autrement dit d'une condition sine qua non du développement. Tant les infrastructures ferroviaires que routières sont saturées. Les choix que nous ferons en matière d'investissements auront une influence décisive sur le choix des modes de transport de demain, mais aussi sur le volume global de transport de demain. Plutôt que de continuer à développer toutes les infrastructures sans tenir compte des enjeux énergétiques et climatiques, mais aussi des problèmes de place propre à notre pays, il faudra faire des choix, et ce choix devra être celui des transports publics, en particulier ferroviaires.
- Le troisième levier, c'est le prix marginal des transports : combien vous coûte un kilomètre supplémentaires en voiture, combien vous coûte 1 km supplémentaire en train ? Dans ce domaine, il ne faut pas que le porte-monnaie donne aux usagers un signal de la mauvaise direction. Le pire serait d'augmenter les prix des transports publics sans augmenter en parallèle le prix de la mobilité individuelle. Vu le défi énergétique et climatique, ce qu'il faudrait en réalité, c'est renchérir le prix de la mobilité individuelle. Je sais que c'est pas très populaire, mais le rôle de la politique n'est pas de se contenter de prôner des messages agréables.
- Le quatrième levier, c'est la technologie : comme les CFF l'ont bien compris, la performance d'un système de transports publics ne dépend pas que du béton, des rails et du kilométrage de tunnels, mais aussi des performances du matériel roulant et de son utilisation optimale.
- Enfin, le cinquième levier, il faut maintenir la solidarité entre les régions. Une politique de transport focalisée uniquement sur les centres ou au contraire une politique axée complètement sur les régions périphériques ne permettrait pas de réussir ce virage global.

Réorientation plus que croissance

Les leviers:

- Intelligence et libre arbitre
- Type d'infrastructures mise à disposition
- Prix d'utilisation (prix relatifs)
- Efficacité et technologie
- Solidarité interrégionale

Le système de transport, considéré dans sa globalité, doit financer son propre assainissement.

Pour réaliser cet assainissement et cette réorientation, des investissements considérables sont nécessaires. Il a évidemment plusieurs manières de procéder pour le financement. La plus simple, c'est la solution pratiquée par les grandes banques l'année passée, c'est à dire tout simplement puiser dans les caisses de l'État. Quoi de plus simple, en effet ?

Sauf que la Confédération et les cantons et les communes dépensent déjà des sommes considérables pour les transports. C'est évident dans les transports publics, mais ça l'est aussi dans la mobilité individuelle : il suffit de se rappeler que l'entier de l'infrastructure routière cantonale et communale est financé par l'impôt. En fait, seules les autoroutes sont actuellement financées par les automobilistes.

La mobilité doit financer son assainissement

- Ne pas solliciter davantage la caisse générale de la Confédération ou des cantons.
- Pas souhaitable: d'autres priorités (AVS, formation, etc)
- Pas de raison de subventionner l'hypermobilité.
- Politiquement peu réaliste

→ Le secteur des transports, considéré dans sa globalité, doit financer lui-même son propre assainissement.



Est-il dès lors vraiment souhaitable et réaliste que les collectivités publiques dépendent davantage encore pour le secteur des transports ? Il est permis d'en douter, pour deux raisons :

Premièrement, les tâches et dépenses qui attendent les collectivités publiques dans d'autres secteurs sont colossales. J'aimerais mentionner deux exemples à cet égard : le vieillissement de la population, qui coûtera en termes de rente AVS et de santé, et la nécessité de former de mieux en mieux les jeunes et les actifs. Difficile, dans ces conditions de financer encore les investissements supplémentaires dans les transports. Et encore plus difficile de le faire si dans le même temps, on baisse les impôts.

Deuxièmement, il n'est absolument pas souhaitable de dépenser des milliards en provenance des caisses publiques dans le seul but de passer d'une société de la super-mobilité à une société de l'hypermobilité. Vu sous cet angle, il est parfaitement légitime de demander aux usagers des modes de transport polluant et vorace en énergie de financer l'assainissement des infrastructures qui nous permettra de passer à une mobilité propre.

Autrement dit, dans sa globalité, c'est le secteur des transports qui doit financer son propre assainissement.

Le temps de prendre des décisions claires et courageuses est venu.

Conditions de réussite de l'assainissement

1. Concentrer les efforts publics de développement sur les transports publics, pour renforcer massivement leur attrait et leur capacité.
2. Maintenir et renforcer le différentiel de prix rail route. Si la route renchérit: un modeste renchérissement des TP est envisageable.
3. Utiliser le produit d'une éventuelle taxation accrue des carburants pour financer en priorité les transports publics
4. Ne pas baisser le prix des transports.

Verkehrs-Club der Schweiz
Association Suisse des Usagers des Modes de Transport
Verkehrsklub Schweiz und Österreich



www.ate.ch

1. En résumé, il faut diminuer les investissements dans les infrastructures dont nous souhaitons faire un moindre usage demain. Et concentrer l'effort sur celle qui représente l'avenir. En clair, cela signifie construire moins de nouvelles routes et autoroutes, et consacrer cet argent aux infrastructures de transports publics.
2. Il faut deuxièmement veiller à ce que le rail gagne en attractivité par rapport à la route, en particulier en termes de prix relatifs. Le plus absurde serait de renchérir le rail pour financer son développement, mais dans le même temps de laisser inchangé le prix de la route. Car à ce moment-là, le porte-monnaie donnerait un signal en direction de la mobilité fossile. Vous objecterez peut-être qu'il suffit d'attendre la hausse du prix du baril pour que le mouvement se fasse naturellement. Vu la volatilité, mais aussi la brutalité du marché du pétrole, je crains que le signal n'arrive trop tard et trop violemment. Mieux vaut anticiper.
3. Troisièmement, il faut absolument éviter une baisse du prix des transports, parce que cela boosterait outre mesure la mobilité. Au contraire, c'est plutôt vers un renchérissement qu'il faut aller si l'on veut éviter que dans 20 ou 30 ans, on se déplace deux fois plus qu'aujourd'hui.
4. Mais quatrièmement, si l'on renchérit la route, il faut que les moyens récoltés aillent aux transports publics, et non pas à l'extension du réseau routier. Sinon, le remède aggraverait le mal.

Mais alors, où sont donc les convergences et les marges de discussion ?

Très concrètement, le Conseil fédéral est actuellement en train de plancher sur le financement du projet rail 2030. Une consultation aura lieu au printemps prochain, et selon la Loi ZEB votée en mars 2009, le Conseil fédéral devra présenter son message sur la suite du développement ferroviaire d'ici fin 2010. Selon toute vraisemblance, le Conseil fédéral devra proposer une modification de la Constitution, d'une part pour créer une nouvelle source de financement, et d'autre part pour pérenniser le fonds pour les transports publics, dont l'alimentation s'affaiblirait sinon.

Vraisemblablement, notre initiative populaire, par essence de niveau constitutionnel, sera donc traitée dans le cadre d'une procédure conjointe initiative/contre-projet. Il s'ouvrira ici un grand marchandage, et l'Association transports et environnement sera ouverte au dialogue. Car ce qui compte pour elle, c'est la finalité de l'assainissement de notre système de transport, de manière à permettre à tout un chacun de satisfaire ses besoins de transport tout en ne détruisant pas son environnement.

Sur le chemin à emprunter, différentes variantes sont possibles, L'ATE est évidemment ouverte à la combinaison de différentes sources de financement.

Vous l'avez compris, le chemin sera encore long. Il est donc beaucoup trop tôt pour verrouiller les discussions. Mais il faudra, tout au long des discussions, ne pas perdre de vue l'objectif final : il ne s'agit pas de faire de l'art pour l'art, mais de préparer le système de transport de demain et après-demain. Celui-ci devra être performant dans conditions environnementales et énergétiques qui seront probablement plus difficiles aujourd'hui. Le défi est de taille, et je me réjouis d'entendre les contributions des autres orateurs. Je vous remercie de votre attention.