

AM

Paris, le 29 octobre 2007

POSITION DE L'UNION DES TRANSPORTS PUBLICS ET FERROVIAIRES SUR LES ENERGIES

Malgré le poids modeste du transport public dans les pollutions locales (3 à 4%), depuis une quinzaine d'années, les réseaux de transport public urbain ont recours à de nouvelles énergies plus propres. Qu'il s'agisse d'équiper en filtres à particules des moteurs diesel, de biodiesel (Diester©), des émulsions eau dans gazole comme l'Aquazole© ou le Gecam©, du GNV (Gaz Naturel Véhicules ou Gaz Naturel Comprimé, dans son acception internationale) ou du GPL (Gaz de Pétrole Liquéfié), les initiatives ne manquent pas.

Au 1^{er} janvier 2006, selon l'étude de l'UTP sur le parc de véhicules publiée en février 2007, 55% des bus en circulation utilisaient une énergie « propre ». Cette proportion n'était que de 30% en 2002 et de 15% en 2000. A ce rythme, on devrait atteindre les 70% en 2008 et le parc aura été renouvelé en 2014.

La position de l'UTP sur les filières énergétiques se place dans une double temporalité. A court terme, l'UTP préconise l'amélioration continue du gazole, carburant privilégié des exploitants, et le maintien des engagements des pouvoirs publics en faveur de la filière gaz. Mais l'UTP souhaite également intégrer les enjeux du développement durable (raréfaction des ressources pétrolières et lutte contre le changement climatique) à moyen terme.

&&&&

Le gazole est désormais un carburant « propre ». L'UTP lui accorde toute sa confiance et encourage la poursuite des efforts engagés.

La filière gazole a connu de fortes évolutions au cours des dernières années (gazole désouffré, gazole blanc, apport des biocarburants, filtres à particules, DeNox par additifs d'urée).

Les efforts engagés sur le gazole ainsi que sur les filtres à particules montrent à ce jour tout l'intérêt de cette technologie pour réduire aux plus bas niveaux les émissions locales ou de gaz à effet de serre des moteurs d'autobus. Les normes européennes Euro (surtout Euro 4 et 5), tout comme la norme optionnelle EEV, ont nettement contribué à diminuer

les diverses émissions. Comme le mentionne le rapport de l'IAURIF sur les bus propres (juillet 2007), le diesel est désormais équivalent au GNV et meilleur que le GPL dans ce domaine.

Aujourd'hui, le gazole est un produit performant, comme le souligne l'Ademe dans son dernier rapport sur les bus propres (septembre 2007). Il demeure l'énergie de choix pour nombre de réseaux de transport.

L'UTP constate que la filière GNV ne peut continuer d'être compétitive sans le maintien d'un engagement de l'Etat et des collectivités locales.

Si le GNV a connu un intérêt marqué des collectivités locales à la fin des années 90, c'est en grande partie grâce à l'implication des pouvoirs publics, et notamment les aides financières et les avantages fiscaux accordés à cette filière. Les réseaux locaux ont du faire face à des surcoûts en termes d'achats des véhicules et des équipements (station de compression, mise aux normes de sécurité des dépôts,...) ainsi qu'à des surcoûts d'exploitation liés à une maintenance plus complexe et des pièces plus chères ; les constructeurs ont eu quant à eux des difficultés à adapter les véhicules et à garantir les mêmes disponibilités et fiabilités.

Cette filière s'est plus ou moins stabilisée à 10% du parc bus. Certains réseaux se sont désengagés pendant que d'autres poursuivent leur acquisition de véhicules au gaz.

Aujourd'hui, le GNV acquiert progressivement une maturité industrielle. Son écobilan est favorable sur certains polluants locaux (NOX, particules) mais ce carburant est rattrapé par le diesel EEV. Le bilan est plus favorable pour le biogaz. Par ailleurs, les éléments de surcoûts ont peu évolué (achat, maintenance et fiabilité des véhicules), ce qui rend cette filière toujours plus chère que le gazole. De plus, les contraintes d'exploitation sont de plus en plus fortes, notamment en termes de sécurité.

En ce qui concerne les biocarburants, l'UTP souhaite que leur développement soit assorti de certaines garanties.

Si les biocarburants, utilisés par certains réseaux depuis de nombreuses années, connaissent un regain d'intérêt -notamment le biodiesel à 30%- , il est indispensable que des garanties longues sur les véhicules et sur la disponibilité du produit soient offertes par les constructeurs et producteurs pour permettre un recours plus important à cette filière. De même, il est indispensable de disposer d'un soutien financier sur la durée pour faire face aux surcoûts d'achat et d'utilisation du B30.

De même, la filière Ethanol, fortement médiatisée, nécessite des véhicules neufs dotés de moteurs spéciaux adaptés aux caractéristiques de ce produit. Ce fait doit être noté si l'Etat souhaite encourager son utilisation.

Face aux polémiques qui touchent depuis quelques semaines les biocarburants, l'UTP préconise le recours aux agrocarburants de deuxième génération, qui n'entrent pas en compétition avec les plantes alimentaires.

L'UTP rappelle son souci d'une utilisation rationnelle et économe des deniers publics. Elle réaffirme le souhait des entreprises de disposer d'un parc aussi homogène que possible afin d'en contrôler et d'en limiter les coûts d'utilisation.

Les réseaux de transport public souhaitent poursuivre leurs actions. Cependant, il importe également d'établir un équilibre entre les exigences environnementales et les

contraintes économiques, à l'heure où les collectivités locales sont seules dans leur soutien au développement du transport public.

La priorité affichée en faveur du transport public doit aussi se traduire sur le terrain du renouvellement des flottes pour lequel l'aide des pouvoirs publics est attendue, comme le prévoit la circulaire de 2001 relative aux aides de l'Etat aux transports collectifs de province, jamais abrogée.

L'UTP souligne la nécessité impérieuse, pour les réseaux de transport, d'évoluer dans un cadre stable sur le plan énergétique.

Il convient de rappeler que cette exemplarité des réseaux de transport en matière d'énergie est coûteuse : elle doit intégrer de nombreux paramètres, dont celui du coût de cycle de vie des véhicules. Aussi, l'engagement financier des pouvoirs publics doit être pérenne et sur une longue période (deux à trois générations de véhicules, amortissement des investissements lourds en terme d'équipements associés). Il est également indispensable de maintenir une solution de continuité en amont (garanties des fournisseurs d'énergie, compatibilité avec les véhicules et les infrastructures) et en aval (règles d'exploitation et de sécurité).

L'UTP préconise des innovations encadrées et suggère que le principe du transfert technologique soit privilégié.

Si les réseaux de transport servent souvent de « banc d'essai » pour expérimenter de nouvelles solutions énergétiques, il est indispensable que les pouvoirs publics les soutiennent financièrement et logistiquement. Ces expérimentations doivent être limitées dans le temps et faire l'objet d'une évaluation claire, environnementale et socio-économique. Par le biais des retours d'expérience, les aspects exploitation et maintenance seront largement partagés.

Par ailleurs, compte-tenu de la faiblesse du marché du bus, il conviendrait d'inverser les pratiques actuelles en vigueur et de privilégier la Recherche et Développement dans le secteur des véhicules utilitaires (fourgons, camions de livraison, camions-bennes de collecte des ordures ménagères...), voire celui des voitures particulières, dans l'objectif d'opérer un transfert technologique vers les véhicules des réseaux de transport public.

L'UTP souhaite que le Prédit 4 (programme pluriannuel de recherches sur les transports) qui sera lancé par l'Etat courant mi 2008) intègre ces préoccupations et oriente en ce sens l'organisation de ses programmes.

La mise au point de solutions d'avenir est longue. Néanmoins, l'UTP note les efforts engagés par les constructeurs pour proposer de nouvelles technologies énergétiques, non dépendantes des carburants fossiles.

Il y a cinq ans, l'UTP consacrait une séance de son Congrès aux nouvelles solutions énergétiques. La pile à combustible y était présentée comme la filière de l'avenir, déjà expérimentée par certains constructeurs mais non disponible avant 2015. Cette échéance est aujourd'hui reportée à 2020.

Dans l'intervalle, des technologies comme le bus électrique, notamment pour des petits véhicules, ou le bus hybride devront améliorer leurs performances techniques et économiques.

5-7, rue d'Aumale
75009 Paris
tél. +33 (0)1 48 74 63 51
fax +33 (0)1 40 16 11 72
www.utp.fr

SIRET 784 408 643 00012 APE 911 A