

— URF — DONNE LA PAROLE

Tribune libre

CE QUE NOUS APPREND LA CONVENTION CITOYENNE SUR LE CLIMAT

Yves CROZET

Professeur émérite à l'Université de Lyon (IEP)
Laboratoire Aménagement Économie Transports
Président du Think Tank de l'Union routière de France (URF)



Alain Duhamel expliquait que le président Valéry Giscard d'Estaing maîtrisait l'art d'introduire dans ses discours des gadgets. Puisque les médias cherchent le scoop, autant leur offrir un os à ronger. Mettre en avant une proposition originale ou un vocabulaire inédit fait désormais partie du B.A.-BA de la communication politique. On se souvient de Jacques Chirac bluffant son auditoire en prononçant sans hésitation son fameux « abracadabrantésque ». Ce qualificatif pourrait être appliqué à une des propositions phares de la Convention citoyenne sur le climat (CCC) : inscrire dans la constitution le « crime d'écocide » !

Il faut être naïf pour croire que 150 citoyens tirés au sort allaient proposer des visions innovantes !

La première chose que nous apprenons est donc que les 150 citoyens tirés au sort ont vite appris les ficelles de la communication politique. Ce faisant, ils rendent

service à E. Macron en lui fournissant une idée peu propice à lancer un référendum. Ils lui donnent aussi une leçon de réalisme. Le tirage au sort n'est pas une baguette magique. De même que Louis XVI, en convoquant l'Assemblée des Notables (1787) puis les Etats Généraux (1789), n'a pas trouvé de solution propre à régler les problèmes financiers de la monarchie, de même il faut être bien naïf pour croire que 150 citoyens supposés exempts de tout virus politique et délibérant « sans filtre » (?) allaient, comme par miracle, proposer des solutions innovantes. Or, mis à part le gadget de l'écocide, il n'y a dans la longue liste des propositions de la CCC que des recommandations « conventionnelles » (voir la liste en annexe).

Une forme artificielle de délibération pour arriver au consensus, alors qu'il faut du dissensus.

Pour l'adjectif « conventionnel », les dictionnaires proposent comme synonymes « artificiel » et « traditionnel ». La richesse de la langue

française nous aide ainsi à mieux comprendre les messages, explicites et surtout implicites, de la CCC.

La méthode suivie pour lancer la CCC n'a rien de naturel ou de spontané. Le principe même de cette forme artificielle de délibération, née dans les pays d'Europe du Nord, est d'aboutir à un consensus. Logiquement les options retenues par les participants s'éloignent donc des solutions extrêmes. Pour cette raison évidente, la CCC a d'une part et sans surprise repoussé l'idée de réduire le temps de travail à 28 heures par semaine. Mais d'autre part, et symétriquement, la CCC a refusé d'évoquer les sujets qui fâchent comme la taxe carbone ou les quotas d'émissions. Sur ces thèmes non consensuels, il aurait fallu que les participants puissent entendre longuement Jean Tirole. Il aurait aussi fallu abandonner l'idée naïve que le dérèglement climatique, comme il tombe du ciel, au sens propre, et concerne tout le monde, va forcément conduire à un consensus. Or c'est le contraire qui est vrai. Une politique climatique ambitieuse crée du dissensus, c'est à cela que

les décideurs publics doivent se préparer, pas au lancement d'un référendum prétendument salvateur!

Faire payer toujours plus une minorité, multiplier les subventions à cible unique.

Sur la base de ce qui leur a été exposé, les participants de la CCC se sont donc orientés, en matière de mobilité, vers les « solutions » traditionnelles en France pour obtenir un consensus : opposer « le peuple et les gros¹ » via des contraintes fiscales sur la tête d'une minorité de payeurs (les très grandes entreprises, les poids lourds, les propriétaires de grosse cylindrée) et pour tous les autres, des subventions en faveur d'une transition écologique essentiellement fondée sur la technique via l'électrification des véhicules. Mais obtenir un consensus lors d'une délibération ne signifie pas que les mesures en question seront faciles à mettre en œuvre. D'abord parce que les perdants d'une délibération ont des moyens de se défendre (bonnets rouges, pigeons, gilets jaunes...) et ensuite parce qu'il est simpliste de croire qu'en taxant une minorité on peut subventionner largement la majorité.

Il en va ainsi du système de bonus-malus, au cœur de la panoplie proposée. Si le système était financièrement équilibré depuis quelques années² c'est parce que le nombre de bénéficiaires est très faible. En 2019, 3% des ménages seulement ont acheté un véhicule neuf et les motorisations électriques ont représenté 2% des ventes. La hausse des aides annoncée récemment ne pourra durer que si... le nombre d'acheteurs reste limité !



L'évidence de l'urgence climatique est que tout le monde doit payer fût-ce une petite somme !

Pour faire évoluer le parc automobile, un moyen beaucoup plus efficace serait l'instauration d'une vignette annuelle payée par tous les véhicules motorisés en fonction de leur poids, de leur puissance et de l'énergie motrice. Mais comme cela revient à **énoncer l'évidence selon laquelle, face à l'urgence écologique, tout le monde doit payer**, fut-ce une petite somme, l'idée n'a même pas été avancée. Il y a bien dans la liste une « éco-contribution », mais elle n'est envisagée que pour le transport aérien. Pour lui comme pour les autres on prend bien garde de ne pas parler de taxe carbone. Pour le reste, les propositions reprennent des idées anciennes (cf le serpent de mer du report modal) ou dont les impacts sont très limités en termes d'émissions. Il en va ainsi de ce gadget habilement utilisé dans la communication du gouvernement : l'interdiction des vols domestiques de courte distance. Ils ont représenté en 2019 à peine 1% des émissions du transport aérien au départ ou à l'arrivée des aéroports français ! Mais que ne ferait-on pas, en plus de la baisse de la TVA sur les billets de train, pour se persuader que le TGV peut se substituer massivement à l'avion.

Un tabou, mais une réalité : nous n'atteindrons pas les objectifs de la neutralité carbone.

Finallement, la CCC nous apprend quelque chose de plus fondamental

que la liste de ses recommandations. Si les citoyens tirés au sort ont choisi des solutions aussi traditionnelles que difficiles à mettre en place, c'est parce qu'un autre constat a été implicitement fait : **nous ne pourrions pas atteindre les objectifs de la neutralité carbone en matière de mobilité.**



Une telle affirmation est taboue mais elle est réaliste. Faut-il rappeler que les émissions de CO₂ baissent régulièrement en France (presque moins 20% en 2018 par rapport à 1990), mais qu'elles ont continué à croître dans le secteur des transports (+ 10% depuis 1990). Les niveaux atteints en 2018 (137 millions de tonnes) sont très supérieurs à ce qui était programmé il y a 15 ans dans le cadre des accords de Kyoto (100 Mt). S'engager aujourd'hui à la neutralité carbone à l'horizon 2050 et à réduire les émissions de 30% à l'horizon 2030 nous fait immanquablement penser à un mauvais élève qui, faute d'avoir obtenu la moyenne au premier trimestre, affirme qu'il peut obtenir 15/20 au second !

Or l'électrification du parc automobile, pour nécessaire qu'elle soit, ne signifie pas plus la fin des émissions de CO₂ qu'un monde sans tabac est un monde sans fumeur. L'analyse du cycle de vie (ACV) révèle que les voitures électriques n'émettent en moyenne que moitié moins de GES que les voitures thermiques³. En outre l'électrification du parc sera lente.

¹ P. Birnbaum, 1979, *Le peuple et les gros, histoire d'un mythe*, Grasset, 224 p.

² <https://www.ccomptes.fr/system/files/2019-05/NEB-2018-Aides-acquisition-vehicules-propres.pdf>

³ *Global EV Outlook 2019 Scaling up the transition to electric mobility*, International Energy Agency, 27 may

⁴ *Les véhicules hybrides ne sont pas comptabilisés ici car la majorité de ceux qui étaient vendus en France étaient non rechargeables. Leurs émissions étaient les mêmes que celles d'un véhicule diesel*

Pour qu'il compte 25% de véhicules électriques en 2030, il faudrait vendre plus de 800 000 voitures de ce type par an dans la prochaine décennie, soit une multiplication par 20 des chiffres de 2019⁴. Pour corser le tout, rappelons que les moteurs électriques utilisent une électricité qui, si elle ne doit pas être fossile, ne peut pas être uniquement renouvelable. L'électrification du parc automobile implique de conserver une part non négligeable d'électricité nucléaire, autre thème étrangement absent de la CCC.

L'urgence écologique consiste à se préparer aux mesures d'adaptation nécessaires, non à se satisfaire d'incantations.

D'une certaine façon, la pusillanimité des gouvernements face à ce qu'ils nomment pourtant « urgence climatique » et le caractère aléatoire des recommandations de la CCC se rejoignent. Implicitement ils considèrent que le dérèglement climatique est une réalité mais que ce ne sera pas la fin du monde, que des mesures d'adaptation (progrès technique, réglementation...) nous permettront de faire face aux coûts du changement climatique. Pour le dire autrement, en reprenant les bases méthodologiques de l'économie de l'environnement, **les coûts d'évitement, économiques et sociaux, qu'il faudrait supporter pour respecter les accords de Paris sont jugés trop élevés par rapport au coût des dommages attendus.**

Ce n'est pas très politiquement correct de dire cela, mais c'est ce que révèlent les choix effectués en France, mais aussi en Europe et plus encore aux Etats-Unis. Cette préférence implicite pour un relatif *statu quo* économique et social nous apprend enfin une dernière chose, peut-être la plus importante. S'il est peu probable que nous réussissions à empêcher le dérèglement climatique, **l'urgence écologique consiste alors à se préparer aux mesures d'adaptation nécessaires.**

Il est temps d'en finir avec les approches religieuses des questions climatiques. La sensibilisation des citoyens se fait aujourd'hui sur le mode de la contrition. Les tenants d'une prochaine Apocalypse nous sermonnent : les pollueurs que nous sommes tous à cause de la hausse du niveau de vie, doivent expier leur faute comme le veut l'idée même de crime écocide.

Ils font inévitablement penser à Malthus qui abordait la question de la surpopulation du seul point de vue moral : les hommes devaient maîtriser leur ardeur à se reproduire, faute de quoi la famine se chargerait de les punir.

Mais cette approche moralisatrice se heurte à l'arbitrage implicite entre les coûts d'évitement et les coûts estimés des dommages. Si le progrès technique doit être mobilisé, ce n'est pas seulement pour substituer les énergies renouvelables aux énergies fossiles. Comme il devient de plus en plus évident que les objectifs de l'accord de Paris sont hors d'atteinte, très probablement pour l'Europe, mais plus encore pour le reste de la planète, les politiques publiques devront aussi se concentrer sur les nécessaires mesures d'adaptation. Pour cela une nouvelle convention citoyenne ne sera pas nécessaire sauf si l'urgence n'est, en définitive, qu'électorale !



Afin de contribuer à la réflexion et aux débats liés à la mobilité et aux infrastructures de transport, l'URF (Union routière de France) donne la parole à différentes personnalités. Les propos tenus dans cette tribune n'engagent que leurs auteurs.

