

## Communiqué de presse

# La FLEAA note des lacunes relatives à la publication du rapport sur le transport et l'environnement 2020 (« Train or Plane ? ») par l'Agence européenne pour l'environnement

Luxembourg, le 8 avril 2021

Ce 25 mars 2021, l'Agence européenne pour l'environnement (AEE) a publié son rapport 2020 sous le titre « Train or Plane ? ».

Le rapport souligne que les autobus et autocars, dans leur ensemble constituent la forme la plus efficace de transport routier pour passagers. Cependant, ce dernier regroupe tous les services d'autobus et d'autocars et reconnaît que l'utilisation de ces véhicules varie considérablement, ce qui affecte leurs performances en matière d'émissions. Le rapport calcule également les incidences environnementales pour le trajet principal via trois modes : la voiture, le train et l'avion, alors que les autobus et les autocars ne sont pas inclus (ou sont carrément ignorés). A noter que le rapport en question mentionne également la présentation d'une étude sur la « Methodology for GHG Efficiency of Transport Modes ».

Malheureusement, ces études et rapports – et les recommandations politiques afférentes – sont biaisés, appliquent des hypothèses qui ne sont pas étayées par des données scientifiques et tirent des conclusions erronées car ils ignorent complètement le potentiel des autobus et des autocars pour la mobilité durable et se concentrent uniquement sur les trains. C'est pourquoi la **Fédération luxembourgeoise des exploitants d'autobus et d'autocars (FLEAA) souhaite attirer l'attention sur certaines des lacunes de ce rapport, présenter des recommandations politiques alternatives et engager un dialogue avec les décideurs politiques pour discuter de la manière dont la mobilité durable peut être réalisée, et du rôle que les autobus et les autocars peuvent jouer.**

L'étude « Methodology for GHG Efficiency of Transport Modes » veut « établir une méthodologie robuste et dynamique pour un ensemble continu d'indicateurs pour le secteur des transports, mesurant et suivant l'efficacité des gaz à effet de serre dans les transports européens ». En général, cette étude analyse les émissions des différents modes de transport de manière approfondie et compréhensible. Elle souligne à juste titre la diminution du taux d'occupation des autobus dans les transports publics locaux, ce qui entraîne une augmentation des émissions par passager-kilomètre (pkm). Toutefois, en ce qui concerne le transport routier de passagers par autobus et autocars sur de plus longues distances, les chiffres utilisés par l'étude sont en totale contradiction avec les données empiriques recueillies par l'Agence allemande pour l'environnement, ce qui remet en question la

[Page 1 sur 4](#)

validité générale des résultats pour l'UE-27. L'étude part de l'hypothèse qu'en moyenne, seuls 12 à 15 passagers par véhicule utiliseraient les autobus et les autocars sur de longues distances. Pour l'Allemagne, l'Agence de l'environnement suppose un taux d'occupation moyen de 55 % pour les autocars longue distance et même de 65 % pour les autocars en général - et il n'y a aucune raison de penser que les chiffres pour l'Allemagne diffèrent sensiblement de ceux des autres États membres. Les autocars à un étage peuvent transporter environ 50 passagers, les autocars à deux étages peuvent transporter jusqu'à 80 passagers. Sur la base de ces chiffres, un taux d'occupation de 55 % signifierait au moins 27 passagers en moyenne (mais le chiffre réel sera plus élevé car un nombre important d'autocars à deux étages est utilisé). Comme l'étude calcule les émissions par pkm, un taux d'occupation plus élevé par véhicule entraînerait directement une diminution des émissions par voyageur. En supposant que le taux d'occupation moyen sur les longues distances est en réalité deux fois plus élevé, les émissions par voyageur ne représentent que 50 % de la valeur calculée par l'étude. Ainsi, au lieu de 80 gCO<sub>2</sub>e par pkm, le voyage en autocar n'émet en réalité que 40 gCO<sub>2</sub>e par pkm - et même ce chiffre est supérieur de près de 40 % aux valeurs d'émissions que l'Agence allemande pour l'environnement attribue aux autocars longue distance !

Deuxièmement, le taux d'occupation moyen des trains est trop optimiste, ce qui conduit à des valeurs d'émissions par pkm trop faibles. Les auteurs supposent qu'en moyenne, 160-180 passagers voyagent par train. La Bundesnetzagentur allemande, l'autorité de contrôle et de régulation du secteur ferroviaire, constate qu'en moyenne, seuls 82 passagers voyagent dans un train local (Schienenpersonennahverkehr). Même si l'on ajoute à ce chiffre les trains longue distance (296 passagers par train), il est totalement irréaliste que le nombre moyen de passagers par train s'approche ne serait-ce que de 160-180 passagers. Pour information : 2.700.000.000 de passagers par an utilisent les trains locaux en Allemagne et seulement 150.000.000 de passagers les trains longue distance (pour le Luxembourg, le portail transports publie un nombre total de >25 millions de passagers de train par an – la différenciation entre trains locaux et trains longue distance n'étant pas vraiment utilisables dans notre pays). Encore une fois, si les résultats de l'étude diffèrent à ce point des valeurs allemandes (d'autant plus que 83 millions d'habitants sur les 450 millions de citoyens de l'UE vivent en Allemagne), il n'est pas improbable que les résultats pour l'UE ne reflètent pas les valeurs réelles des émissions par passager-kilomètre. Cela conduirait à des recommandations politiques fondées sur des hypothèses erronées, qui pourraient ensuite déboucher sur des actions politiques qui n'offrent pas les meilleures options pour atteindre l'objectif d'un transport plus durable.

La deuxième étude, le dernier rapport annuel « Transport and Environment Report 2020 (TERM) », « aborde la question de l'évaluation de la valeur des voyages en train et en avion, dans le contexte des efforts déployés pour mettre en place le « green deal » de l'Union européenne ». Cette étude ne prend même pas en considération les voyages en autocar et ne compare que l'avion et le train, alors que le nombre de voyageurs en autocar sur de longues distances est presque aussi élevé que le nombre de passagers de vols intérieurs et que l'autocar est utilisé pour 6 % de tous les voyages de vacances (données pour l'Allemagne). En outre, les services d'autocars longue distance et les services d'autocars occasionnels combinés, transportent environ 100 millions de passagers par an rien qu'en Allemagne. **Ainsi, si nous sommes tout à fait d'accord pour dire que le transport aérien doit être remplacé par des modes de transport plus durables, le train n'est pas la seule option.** Les autocars sont - selon le

mix électrique des États membres respectifs - soit plus respectueux du climat, soit aussi respectueux du climat, soit légèrement moins respectueux du climat que les trains. Mais dans tous les cas, ils sont bien plus durables que les voitures. Alors que la renaissance du réseau européen de trains de nuit fait l'objet de toutes les attentions, un nombre important de passagers utilisent déjà les autocars de nuit pour des trajets plus longs.

Par conséquent, la politique européenne ne doit pas se concentrer uniquement sur les trains de passagers comme instrument de choix pour lutter contre le changement climatique, mais doit également faire appel aux autocars et aux autobus. Si le taux d'occupation des transports publics locaux diminue, ce qui entraîne une augmentation des émissions par km, **cela ne signifie pas que les bus sont obsolètes et que les décideurs politiques doivent se concentrer uniquement sur les trains. Cela signifie plutôt que des efforts doivent être entrepris pour rendre les bus publics locaux plus attrayants - d'autant plus que les objectifs de la directive européenne sur les véhicules propres, avec ses quotas d'achat de véhicules propres et sans émissions, entraîneront une réduction significative de l'empreinte carbone des transports publics locaux dans un avenir proche.**

La lutte contre le changement climatique a besoin des autobus et des autocars, car ils contribueront immédiatement à la réduction des émissions, alors que la refonte des réseaux ferroviaires européens pour obtenir un transfert modal pertinent de la voiture particulière nécessitera au moins une décennie, voire plus. Nous avons besoin d'un meilleur cadre politique et d'un engagement clair pour renforcer les autocars en tant que mode de transport durable pour lutter contre le changement climatique. Par conséquent, le Parlement européen devrait s'efforcer de réviser la stratégie de la Commission européenne sur la mobilité intelligente et durable, car elle ignore le potentiel des autobus et des autocars pour réduire l'empreinte carbone du secteur des transports.

**Ces analyses comparatives s'avèrent donc inexactes. La discussion ne devrait plus porter sur le meilleur mode de transport, c'est-à-dire l'air, la route ou le rail, mais plutôt sur la façon dont chaque mode de transport se complète pour rendre le secteur des transports plus écologique.**

Pour comparaison, le portail transports du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics du Luxembourg calcule les coûts externes (en cent par personne par km) qui incombent à l'Etat et à la collectivité, sous forme de coûts environnementaux et accidents comme suit :

- Piétons & cyclistes : 5,20 cents
- Voiture : 3,44 cents
- Rail : 3,14 cents
- Bus : 3,12 cents

Enfin, la FLEAA dans son ensemble, ainsi que plusieurs de ses membres à titre individuel sont membres fondateurs de l'Initiative « Stroum beweegt – Elektresch an d'Zukunft » qui vient d'être présentée ce 31 mars au public.



Contact presse :  
Hendrik Kühne  
Conseiller FLEAA  
hendrik.kuhne@clc.clu

[Page 4 sur 4](#)

La **clc** représente plus de 22% du PIB, fédère plus de 11.000 entreprises employant plus de 60.000 salariés  
confédération luxembourgeoise du commerce a.s.b.l. | R.C.S. Luxembourg F 5163 | [www.clc.lu](http://www.clc.lu) | [info@clc.lu](mailto:info@clc.lu)  
7, rue Alcide de Gasperi | L-1615 Luxembourg | B.P. 482 | L-2014 Luxembourg | tél. : (+352) 439 444 1



UNION DES ENTREPRISES  
LUXEMBOURGEOISES