

ENVIRONNEMENT : LES AUTOBUS ET AUTOCARS MOTEURS DE LA MOBILITÉ DURABLE

Un rapport de l'Agence européenne pour l'environnement, consacré à la mobilité durable et intelligente, fait l'impasse sur les autobus et les autocars comme modes de transport d'avenir. La Fédération luxembourgeoise des exploitants d'autobus et d'autocars (FLEAA) est montée au créneau pour souligner combien leur potentiel en la matière, est, au contraire, très important. L'occasion, aussi, de rectifier deux études qui, s'appuyant sur des données ou des postulats erronés, faussent les débats et les prises de décisions qui s'imposent compte tenu de l'urgence climatique.

TEXTE : FABRICE BARBIAN



En mars dernier, l'Agence européenne pour l'environnement (AEE) a publié son rapport 2020. Intitulé « Train or Plane », il a pour objet de comparer les incidences environnementales de différents modes de transport de longue distance. La voiture, le train et l'avion y figurent. Mais pas les autobus et les autocars, ou alors au travers de différentes études qui reposent sur des chiffres et des hypothèses qui ne sont pas étayés par des données scientifiques et tirent, dès lors, des conclusions erronées. À l'heure où la lutte contre le changement climatique est une priorité et qu'il importe à ce titre de déployer des stratégies de mobilité intelligente et durable efficaces, la Fédération

luxembourgeoise des exploitants d'autobus et d'autocars (FLEAA) est montée au créneau afin de rectifier certaines erreurs, dans un esprit constructif. « 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 », souligne la Fédération.

LES BONS COMPTES FONT LES BONS « AVIS »

La première étude qui pose problème est la « Methodology for GHG Efficiency of

Transport Modes » qui analyse les émissions des différents modes de transport de manière approfondie et compréhensible. 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, de facto, remet en question la 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 », souligne la FLEAA dans un communiqué de presse. Autrement dit, si le taux de 55 % est appliqué, ce sont dès lors deux fois plus de passagers (27 en moyenne) par voyage, ce qui fait qu'au lieu de 80 gCO₂e par pkm, le voyage en autocar n'émet en réalité que 40 gCO₂e par pkm. L'étude a également tendance, dans le même temps, à largement surévaluer le taux d'occupation moyen des trains. Ses auteurs supposent qu'en moyenne, 160-180 passagers voyagent par train or la Bundesnetzagentur allemande, l'autorité de contrôle et de régulation du secteur ferroviaire, constate qu'en moyenne, ce sont 82 passagers seulement. Comprendre que les valeurs d'émissions par pkm annoncées pour le train, sont bien en deçà de la réalité.

UN POTENTIEL ÉCOLOGIQUE IMMÉDIATEMENT MOBILISABLE

La seconde étude qui fait bondir la FLEAA, c'est le dernier rapport annuel « Transport and Environment Report 2020 (TERM) », qui 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 pas même en considération les voyages en autocar pour ne comparer que l'avion et le train. Et cela alors que le nombre de voyageurs en autocar, sur de longues distances, est presque aussi élevé que le nombre de passagers accueillis sur des vols

« LA DISCUSSION NE DEVRAIT PLUS PORTER SUR LE MEILLEUR MODE DE TRANSPORT MAIS PLUTÔT SUR LA FAÇON DONT CHAQUE MODE DE TRANSPORT SE COMPLÈTE POUR RENDRE LE SECTEUR DES TRANSPORTS PLUS ÉCOLOGIQUE »



intérieurs et qu'il est utilisé pour 6 % de tous les voyages de vacances (données pour l'Allemagne). En focalisant sur les trains comme instruments de prédilection pour lutter contre le changement climatique, la politique européenne ignore tout simplement l'incontestable potentiel offert en la matière par les autobus et les autocars. Surtout que ces derniers peuvent avoir des effets positifs sur l'environnement quasi-immédiats quand la refonte des réseaux ferroviaires européens visant à opérer un transfert modal pertinent de la voiture particulière, prendra forcément des années. En sachant, aussi, que jamais le train ne sera en mesure d'atteindre le niveau de maillage (et donc de proximité avec la population) des autobus et autocars. Ce qui confirme, une fois encore, que ce sont bien des complémentarités efficaces entre les modes de transport, qui doivent animer les débats, aujourd'hui.

Enfin, la FLEAA ne manque également pas de le souligner dans son intervention, l'électrification des flottes de bus qui est déjà une réalité, va permettre de réduire encore considérablement l'empreinte

carbone de ce mode de transport d'avenir. La FLEAA dans son ensemble, ainsi que plusieurs de ses membres à titre individuel, sont d'ailleurs membres fondateurs de l'initiative « Stroum beweegt – Elektresch an d'Zukunft », récemment dévoilée au grand public, par le gouvernement.

LA FLEAA

La Fédération luxembourgeoise des exploitants d'autobus et d'autocars regroupe 33 membres, représentant la quasi-totalité des entreprises actives dans le secteur du transport de personnes par autobus et autocars au Grand-Duché. Les membres de la FLEAA emploient quelques 3.750 personnes et leur parc de véhicules comprend quelques 2.330 véhicules. www.fleaa.lu