Escroquerie au CO2

Rémy Prud'homme[1]

3 Mars 2007

Le canal Seine-Nord et le TGV Lyon-Turin sont les deux plus grands projets d'infrastructure de transport français. Le premier coûtera près de quatre milliards d'euros, le second pas loin de quinze milliards d'euros. C'est presque le double de ce que l'on dépense annuellement pour l'enseignement supérieur et la recherche en France. Ces deux projets sont aujourd'hui défendus principalement au nom des économies de CO2 qu'ils vont engendrer. « Lyon-Turin : un train qui diminuera fortement la pollution » titre *Le Figaro* du 2.3.2007. Il y a là une véritable escroquerie intellectuelle.

Seine-Nord et Lyon-Turin vont bien contribuer à réduire les rejets de CO2. De 70.000 tonnes par an pour le canal, de 120.000 tonnes pour le tunnel. Ces chiffres qui viennent des promoteurs des projets sont certainement très exagérés. Le premier ignore la consommation de diésel des péniches, le second suppose que le transport ferroviaire absorbera l'équivalent d'un million de camions, alors que trafic de camions du Mont-Blanc et du Fréjus stagne depuis quinze ans autour de 1,5 millions. Il ne serait pas déraisonnable de diviser par deux les réductions projetées. Acceptons les cependant. 190.000 tonnes de CO2 par an, cela peut sembler beaucoup. En réalité ce n'est pas grand chose. C'est 0,05% des rejets français. C'est en termes de gaz à effet de serre nettement moins que ce que rejettent 100.000 vaches françaises, sur un cheptel de 20 millions de bovins. C'est ce que la Chine rejette actuellement toutes les 20 minutes.

Surtout, on peut valoriser le coût pour la société de ces rejets, c'est-à-dire ce que nous gagnons à les éviter. Le coût du CO2 est officiellement de 25€ la tonne. Ces deux projets engendrent donc un gain de moins de 5 millions d'euros par an. A comparer avec un investissement de 19 milliards. Serait-il deux ou trois fois plus élevé, le rapport du gain au coût n'en serait guère moins ridicule.

Dire cela n'est pas du tout nier la gravité du réchauffement climatique, ni la nécessité de réduire les

[1] Professeur émérite, Université Paris XII

émissions de gaz à effet de serre, magistralement argumentées par le récent rapport de Sir Nicholas Stern. Mais comme l'a très bien montré Stern lui-même, parce que cette réduction des rejets de gaz à effet de serre va certainement être très coûteuse —ce qui veut dire réduire le niveau de vie de milliards d'êtres humains— il faut tout faire pour atteindre de la façon la plus économique l'objectif de réduction —et minimiser les souffrances qu'il implique. On y parviendra en engageant prioritairement les efforts de réduction des rejets (ou de capture de CO2) qui coûtent le moins cher. Les estimations de l'Agence Internationale de l'Energie semblent indiquer que si dans tous les pays et dans tous les secteurs les actions qui reviennent à moins de 25 € la tonne étaient mises en oeuvre, cela suffirait. C'est notamment ce qu'une taxe de 25€ par tonne de CO2 rejeté permettrait de faire. Tous ceux, et ils sont nombreux, qui peuvent réduire leurs rejets à un coût inférieur, le ferait plutôt que de payer la taxe.

On en est loin avec Seine-Nord et Lyon-Turin. Pour justifier l'investissement considéré par la réduction des rejets de CO2 sur 50 ans (avec un taux d'actualisation nul, et en prenant les chiffres des promoteurs des projets) il faudrait valoriser le CO2 à plus de 2000€ la tonne. En vérité, avec un dixième du coût de ces investissements, on pourrait faire des économies de CO2 dix fois plus importantes.

La tentative de justification de ces travaux pharaoniques au nom de l'écologie est pathétique. Pour que l'on en soit réduit à utiliser un alibi aussi médiocre, il faut que les autres arguments, et en particulier les arguments financiers et économiques, soient bien faibles. C'est hélas le cas. Pour Seine-Nord, les péages prévus couvriront tout juste les frais de fonctionnement. Il s'agit donc d'un investissement public à fonds perdus, d'une augmentation de la dette de l'Etat de 4 milliards d'euros. Pour Lyon-Turin, on a commencé par dire qu'il s'agissait de transporter des voyageurs, puis lorsqu'on s'est aperçu qu'il n'y aurait pas beaucoup de voyageurs, on a dit qu'il s'agissait surtout de transporter des marchandises ; mais on a gardé l'idée d'un TGV ; le fret ferroviaire entre la France et l'Italie met souvent cinq ou six jours, mais il traversera les Alpes à la vitesse d'un TGV ! Pour ce qui est de l'économie, il suffit de comparer avec le tunnel sous la Manche : coût un peu plus élevé, trafic dix fois moindre. Les petits épargnants privés qui ont payé pour le tunnel sous la Manche ne se feront pas prendre deux fois, et le poids retombera, là aussi, sur le contribuable (français mais également

italien, piètre consolation). Et voilà comment, entre deux discours martiaux sur la priorité absolue à la lutte contre la dette de la France, on l'augmente d'une bonne dizaine de milliards.

La lutte contre le réchauffement climatique est une grande cause. Il ne s'ensuit pas que l'on puisse faire ou dire n'importe quoi au nom de ce légitime combat, brandir le CO2 comme *ultima ratio* pour défendre l'indéfendable, substituer l'émotion à la raison et la dithyrambe au calcul. C'est jouer de la peur des Français et de la complexité des problèmes. Cela n'est bon ni pour l'économie, ni pour la démocratie, ni non plus pour l'environnement.

(4.300 caractères)