

Réponse de Pierre Merlin, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées, à l'article de P. Funel

J'ai été très heureux d'apprendre par mon collègue et ami, Paul FUNEL, qu'il avait l'intention de faire un article dans cette revue au sujet des problèmes de l'énergie dans le domaine des transports. Convaincu en effet que cette question est d'une grande importance, je me réjouis chaque fois que je vois quelqu'un, et notamment une personne de cette compétence, s'intéresser à ce problème et faire connaître ses opinions.

Je suis en accord avec les principales idées développées dans cet article, mais je voudrais tout de même faire deux remarques qui me paraissent importantes :

Quel type d'énergie faut-il économiser ?

Je suis pleinement d'accord avec Paul FUNEL sur ce qu'il dit dans le paragraphe de son article intitulé "le prix social de l'énergie" ; à savoir qu'il faut surtout économiser le pétrole, que les risques économiques et politiques de l'importation de charbon sont moindres, et que les raisons de restreindre la consommation de pétrole ne valent pas pour l'énergie hydro-électrique ou nucléaire.

Mais ces prémices me conduisent à être fort réservé sur certaines phrases du paragraphe suivant, "le cas particulier du transport". La phrase disant que c'est la consommation de l'énergie importée qui est préoccupante pourrait faire penser que la France doit tout faire pour être le plus possible indépendante en matière d'énergie, et redouter toutes les importations d'énergie, y compris celles d'uranium ou de

charbon. En fait il se trouve que, dans l'état actuel des découvertes et des techniques, nous sommes incapables d'assurer notre indépendance énergétique, et que nous devons nécessairement importer de l'énergie sous une forme ou sous une autre. A mon avis, notre but doit être de réduire le montant de la facture, et d'obtenir une sécurité suffisante dans les approvisionnements ; ces deux objectifs conduisent à réduire la consommation de pétrole, parce que celui-ci représente pour la plupart des usages une énergie chère, plus chère que celle obtenue par le charbon ou le nucléaire ; et aussi parce que le pétrole est une énergie qui recèle des risques importants de pénurie brutale, du fait qu'il nous vient d'un petit nombre de pays où des éventualités de secousses politiques ne sont pas invraisemblables ; toute diversification par le charbon ou le nucléaire augmente donc notre sécurité.

Par ailleurs, quoi que puisse faire penser le texte de Paul FUNEL, je n'ai jamais estimé qu'il convenait de culpabiliser la consommation d'énergie quelle qu'en soit l'origine. Nous devons faire des efforts extrêmement vigoureux pour économiser le pétrole, mais par contre, sous peine de diminuer à la fois notre efficacité économique et la qualité de la vie dans notre pays, nous ne devons pas considérer toute consommation d'énergie comme mauvaise, mais simplement chercher à éviter les gaspillages de toutes les formes d'énergie.

Est-il inutile d'évaluer les consommations unitaires de
pétrole dans les transports ?

Je suis tout-à-fait d'accord avec Paul FUNEL pour penser qu'il est dangereux de manier à tout moment des consommations unitaires moyennes dans les divers modes de transport sans préciser dans quelles conditions exactes elles ont été calculées, et d'essayer d'en déduire la nécessité d'une politique rigoureuse de contraintes réglementaires qui obligerait les usagers à choisir tel mode de transport plutôt que tel autre. Il est vrai que l'évaluation des consommations unitaires dans les divers transports doit être faite avec beaucoup de soin ; dans ce domaine, tout chiffre doit être accompagné d'une description détaillée et très précise de la catégorie de transports pour lesquels on a fait le calcul, et des conditions de ce transport.

Mais je ne crois pas que les études destinées à fournir des évaluations des consommations unitaires soient inutiles et dépourvues de sens.

Il est vrai que les particuliers et les entreprises privées, quand ils ont à choisir entre plusieurs solutions pour un transport donné, prennent leurs décisions en fonction des coûts et des commodités et non pas avec le désir de consommer le moins possible de pétrole. Mais il est vrai aussi qu'une meilleure connaissance des consommations unitaires dans divers cas peut les aider, compte tenu des perspectives du marché mondial du pétrole, à orienter leurs décisions d'achats de véhicules, de recherches, d'exploitation des transports.

Quant aux pouvoirs publics, la connaissance des consommations unitaires moyennes et des consommations unitaires dans tel ou tel type de transport leur est utile dans la conduite de leurs réflexions

sur la politique énergétique du pays, même si, comme cela me paraît souhaitable, cette politique reste libérale et fondée sur la liberté de choix des usagers devant les divers modes de transport.

J'ai pris plaisir à voir FUNEL pourfendre les interprétations expéditives et les conclusions prématurées que certains tirent de chiffres de consommations dépourvus de leur nécessaire contexte d'explication ou de réserve. Il est vrai aussi qu'il est dangereux de faire une analyse simpliste et peu attentive des conséquences sur la consommation de pétrole de telle ou telle opération de transport, construction d'ouvrages, ou exploitation nouvelle. Mais cela ne veut pas dire qu'il faille exclure ces analyses ; tout simplement il faut les faire très attentives et très complètes.

Comme M. FUNEL, je crois que si l'on admet la forte probabilité d'une augmentation sensible du prix du pétrole brut dans les prochaines années, on doit en déduire l'opportunité pour l'Etat de faire peser une taxe supplémentaire sur tout le pétrole importé, sans se cacher que dans cette période d'inflation et de difficultés économiques et financières la décision n'est pas évidente ; pour le charbon, la situation est fort différente, et sur ce point je crois indispensable de ne pas mener une politique uniforme pour toutes les formes d'énergie.

Enfin, ce que je crois le plus important finalement, c'est que tous les acteurs économiques, de l'Etat aux usagers en passant par les collectivités locales et les entreprises, s'efforcent de réduire leurs consommations de pétrole par tous les moyens. J'insisterai sur la recherche scientifique et technique dont il serait grave de sous-estimer l'importance. Mais d'autres moyens ne sont pas à négliger, les transformations techniques des véhicules et des modes d'exploitation, un usage plus pertinent des véhicules existants, une autre organisation du temps et de l'espace. Finalement beaucoup d'imagination et de dynamisme sont nécessaires, si nous voulons conserver notre efficacité économique et la qualité de notre vie, tout en consommant de moins en moins de cet or noir, qui nous donna depuis une vingtaine d'années l'impression d'être inépuisable. Mieux connaître dans le détail, et dans chacun des cas particuliers la consommation unitaire de pétrole ne me paraît pas inutile pour guider tous ces efforts.