

Ari Vatanen "L'Europe doit aussi améliorer ses infrastructures"

Ari Vatanen, député français au Parlement européen (*)

Cet article est issu du site La Tribune.fr (www.latribune.fr).

Aucun droit de reproduction, sous quelque forme que ce soit (photocopie, scanner, copie numérique), n'est autorisé, si ce n'est celui d'une copie unique destinée à un usage strictement personnel. Toute autre utilisation est donc soumise à l'accord préalable de l'éditeur.
Pour toute information : information@latribune.fr

© 2007 La Tribune/D.I. Group

La Commission européenne tente de favoriser la consommation d'agroc carburants. L'agenda actuel propose un objectif de 10 % de carburants verts en 2020. Ce programme est-il raisonnable ?

Si nous atteignons 3 %, ce sera déjà beaucoup. Dans des conditions optimales, la filière agricole va produire une tonne de carburant par hectare. Pour couvrir les besoins déterminés par la Commission, il faudrait réserver 30 millions d'hectares à nos besoins énergétiques, tout en subventionnant fortement les exploitants. Avec, pour corollaire, des prix de matières premières alimentaires déséquilibrés et un fort impact sur la faim dans les pays en voie de développement ! C'est immoral. Économiquement, le projet n'a aucune chance. La Commission n'a pas tenu compte du coût d'une tonne de CO2 économisée, qui doit en tout état de cause rester inférieur à 20 dollars. C'est le prix moyen observé sur le marché des échanges entre les industriels depuis le protocole de Kyoto.

Face à l'extinction annoncée des ressources en énergies fossiles, quelles sont les alternatives pour assurer les besoins en transports des Européens ?

Il ne faut pas se focaliser sur les seules émissions générées par nos véhicules. 120 grammes de CO2 par kilomètre, c'est bien. Mais l'homme peut aussi améliorer ses comportements. Et surtout, les infrastructures doivent être mises à niveau. Dans une économie qui vante ses progrès dans la haute technologie, dans des sociétés qui mettent en oeuvre des matières premières coûteuses et produisent à flux tendus, le fonctionnement parfait de la chaîne logistique est primordial. Investir dans un réseau routier performant, c'est éviter des tragédies humaines. Des routes sans goulots d'étranglement permettront d'économiser les carburants fossiles, que les humains utiliseront sans doute jusqu'à la dernière goutte. Un camion ou une voiture qui roulent à vitesse constante sont bien plus économes que s'ils effectuent du stop-and-go dans les bouchons en villes. Les constructeurs et les pétroliers se focalisent sur les efforts technologiques, sources d'économies.

Comment observez-vous l'évolution de leurs produits ?

Les progrès sont indéniables. Les voitures sont plus performantes et polluent moins. Les trente prochaines années nous apporteront un lot d'évolutions encore plus étonnant, mais le consommateur les paiera à prix fort. L'étude du cycle de vie complet d'une voiture moderne apporte quelques bémols à la pensée unique des environmentalistes. Des universitaires anglais ont réussi à démontrer qu'une Jeep Cherokee, par la simplicité de sa construction et sa longévité, avait moins d'incidences climatiques que la Toyota Prius, pénalisée par les lourds travaux de recherche qu'elle a mobilisés ! Les technologies embarquées comme le GPS sont des sources d'économies en temps réel. Elles permettent de contourner les encombrements routiers. L'Europe a davantage besoin du programme Galileo, qui améliorerait encore la gestion du trafic, que d'infrastructures ferroviaires subventionnées (12 milliards d'euros rien qu'en France) et sous-utilisées.