

Revue de presse

Press review

26 janvier 2012

Panorama de presse à **usage interne** réalisé
par la Direction de la communication

Ce panorama de presse est diffusé électroniquement par la Direction de la Communication Veolia Environnement avec l'autorisation du Centre Français du Droit de Copie. Le contrat autorise l'impression en un exemplaire à partir de chaque poste recevant le panorama de presse. Il est interdit de diffuser ou redistribuer, sous quelque forme que ce soit, tout ou partie du panorama.

 **VEOLIA**
ENVIRONNEMENT

SOMMAIRE

• Public ou privé qui est le meilleur ?	Capital	01/02
• Gestion de l'eau : les multinationales salent la facturent, mais elles ne font pas mieux	Capital	01/02
• Transports : nulle part on ne gaspille autant qu'à la RATP	Capital	01/02
• Complots sur les eaux hongroises	Courrier International	26/01
• Soupçons sur le marché de l'eau	L'Usine Nouvelle	26/01
• Les bus passent au vert	L'Usine Nouvelle	26/01
• Aéroport - Vols en rase-mottes	Le Point (Nîmes)	26/01
• Prends le CO2 et tire-toi !	Libération	26/01

A l'hôpital public, difficile de décrocher une IRM après 17 heures

► *Suite de la page 56*
faire une véritable idée de la situation, nous avons plongé la tête, sans a priori partisan ni présupposé économique, dans plusieurs services collectifs gérés à la fois par le public et par des entreprises marchandes. Et les résultats de notre enquête font mentir toutes les images d'Épinal. Premier constat : non, le recours au privé ne revient pas moins cher pour les usagers-contribuables, c'est même presque toujours l'inverse. Ça n'étonnera personne pour l'«école libre» ou pour les cliniques, dont la philosophie – on oserait dire la raison d'être – consiste à faire payer plus cher leurs services, afin de sélectionner la clientèle. C'est en revanche plus surprenant pour la construction des prisons, la distribution de l'eau ou encore les missions d'ingénierie publique, dont le transfert au privé avait pour unique objectif de réduire la facture des contribuables.

Eh bien, c'est raté. Selon la Cour des comptes, l'édification des maisons d'arrêt revient en moyenne 34% plus cher lorsqu'elle est confiée à des groupes comme Bouygues ou Eiffage, et les multinationales de la distribution de l'eau facturent 20% de plus que les régies municipales. Si l'on additionne ces deux seules dérives, c'est en milliards d'euros que se chiffre le surcoût pour le contribuable. Quant aux missions d'ingénierie transférées à des sociétés commerciales, elles sont devenues tellement onéreuses que les petites collectivités locales rurales ne peuvent plus se les offrir. Les tenants de l'externalisation à outrance gagneraient donc à modérer leur enthousiasme.

D'autant que la qualité des prestations fournies par le privé est loin d'être toujours à la hauteur de ses prétentions. C'est flagrant par exemple pour le

placement des chômeurs en difficulté. Les officines marchandes, à qui les pouvoirs publics délèguent désormais à prix d'or une partie de cette tâche, ont beau multiplier les entretiens individualisés et les séances de coaching, elles obtiennent des résultats inférieurs à ceux du service renforcé de Pôle emploi (lire page 66). Dans ces conditions, pourquoi continuer de leur confier des demandeurs d'emplois ? Les compagnies des eaux ne font pas non plus d'étincelles : certes, le bilan bactériologique à leurs robinets est aussi irréprochable que celui des régies municipales. Mais comme elles économisent au maximum sur l'entretien de leurs tuyaux, elles laissent filer dans la nature un quart de la ressource, contre seulement 12% dans les réseaux publics (lire page 72).

Les fonctionnaires des services publics à la vieille mode seraient cependant mal venus de crier victoire. Car – c'est le troisième enseignement de notre enquête – dans certains secteurs, ils ne font littéralement pas le poids face à la concu-

rence privée. Passons sur le désastre de l'Éducation nationale, incapable d'assurer l'égalité des chances (lire page 60) ; oublions le capharnaüm de l'hôpital public où, même en cas d'urgence, il est impossible de décrocher une IRM après 17 heures, et jetons un œil du côté des postiers, toujours prompts à dénoncer «l'irrespect des obligations de service public» chez leurs concurrents privés.

Ils ne donnent pourtant pas vraiment l'exemple. Ainsi, à 17h30, le samedi, le rideau du guichet de Chronopost à la poste du Louvre, la plus grande de Paris, est-il souvent déjà baissé, alors même que le service n'est censé s'interrompre qu'à 18 heures. Et si le client planté avec son colis sous le bras ose en faire la remarque aux employés présents, ils lui lâchent un cinglant : «Allez donc chez DHL, eux, ils sont ouverts tout le temps !» «Il n'y a pas de règle générale, l'opportunité de recourir au privé doit se mesurer en fonction des situations», analyse Pierre-Mathieu Duhamel, président du comité stratégique de KPMG. Dans certains cas, le choix est tout fait.

Philippe Eliakim ●

REA

A l'étranger, le privé ne fait pas toujours mieux que le public



Royaume-Uni La privatisation du rail a viré au drame

Lors de sa privatisation en 1993, la gestion des trains a été répartie entre 25 compagnies. Las ! Non seulement elles n'ont jamais réussi à se coordonner, mais en plus celle chargée de l'entretien des rails, Railtrack, n'a pas rénové un seul kilomètre de voie en quinze ans. Tony Blair l'a remplacée par une société d'économie mixte. En vain : les accidents graves continuent de se multiplier, ainsi que les retards et les paniques en gare.



Suède L'école privée fait du bon travail

Ouverte au privé en 1992, l'éducation reste gratuite (jusqu'au bac), mais les parents sont libres de choisir leur établissement. Pour chaque inscription, ces derniers reçoivent 7 000 euros annuels versés par la commune d'origine de l'élève. Afin d'attirer les enfants, les proviseurs se sont lancés dans une saine concurrence. Les salaires des profs ont été tirés vers le haut, tout comme le niveau scolaire des petits Suédois.



Japon L'Etat a dû renationaliser sa poste

La privatisation de la Japan Post, en 2005, a permis à l'Etat de faire des économies : 300 bureaux ont été fermés et 30% des emplois supprimés. Problème : dans les campagnes, les facteurs assuraient aussi la livraison de provisions aux personnes âgées isolées. Résultat : ce que le gouvernement a gagné en licenciant, il l'a perdu en subventions pour les aides à domicile. En 2009, il a décidé de revenir en arrière.

Depuis que leurs compagnies ferroviaires ont été privatisées, les Britanniques doivent supporter d'énormes retards.





TRANSPORTS Nulle part on ne gaspille autant qu'à la RATP

Aux petits soins avec ses salariés, le service public est aussi plus attentif aux besoins des usagers. Pas étonnant donc qu'il coûte plus cher aux contribuables.

Lune est de gauche, l'autre de droite. N'empêche que Thionville la socialiste et Saumur la sarkozyste ont l'une et l'autre choisi de faire revenir leurs transports en commun dans le giron du service public. Preuve sans doute que la tendance au retour en régie, observée depuis 2007, répond davantage à un choix gestionnaire qu'à un basculement idéologique. D'ailleurs, Lyon, la bonne ville de Gérard Collob (PS), confie ses bus et ses métros au secteur privé, tandis que Marseille, gouvernée par Jean-Claude Gaudin (UMP), laisse les siens sous administration municipale...

En l'espace de cinq années, le nombre de réseaux gérés par le

public est passé de 45 à 93. Mais 90% des transports en commun restent le fait de compagnies privées titulaires d'une «délégation de service public» (DSP). Pourtant, notre enquête le démontre, ces dernières font attendre un peu plus long-

temps les usagers. A Paris ou à Marseille, par exemple, deux villes dont les transports sont assurés par une structure publique, les bus et les métros passent plus souvent qu'à Lyon ou à Rennes, deux villes en DSP. Certes, la

densité urbaine exceptionnelle de la capitale (21.000 habitants au kilomètre carré) justifie la fréquence plus élevée de ses transports en commun. Mais l'argument ne joue pas pour la cité phocéenne, dont la densité de peuplement est trois fois inférieure à celle de l'agglomération lyonnaise. A l'évidence, le service public a davantage que les compagnies privées le souci de proposer à ses usagers une offre abondante.

– sont plus lourdes dans le cas du service public, mais les usagers sont également plus fortement mis à contribution.

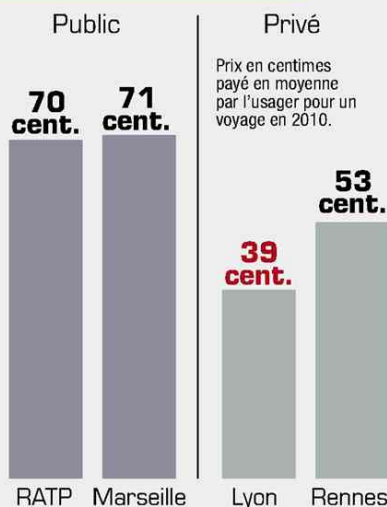
Avec son ticket, le passager paie aussi une politique sociale plus généreuse. Les salariés du public perçoivent de meilleurs salaires, ont droit à davantage de vacances et, dans le cas de la RATP, bénéficient pour 30.000 d'entre eux de la retraite à 50 ans. Sans parler bien sûr de la garantie de l'emploi qui leur est accordée, même lorsque la productivité s'en ressent. Le réseau de transports parisiens continue ainsi d'entretenir des effectifs pléthoriques pas directement utiles à l'exploitation. A commencer par les agents détachés auprès de son comité d'entreprise ou les 600 gros bras de son service de sécurité. Du coup, l'efficacité moyenne des transporteurs parisiens est trois fois inférieure à celle de leurs collègues rennais.

Etienne Gingembre ●



Coût du service : le privé reste plus performant

PRIX MOYEN D'UN TICKET



COÛT AU KILOMÈTRE



SUBVENTION PUBLIQUE PAR HABITANT



Qualité de service : plus d'autobus dans le public

PUBLIC

PRIVÉ

FRÉQUENCE DES BUS ⁽¹⁾

RATP: **5 min**

Marseille: **4 min**

RATP: **15 min**

Marseille: **20 min**

Heures de pointe

Lyon: **7 min**

Rennes: **8 min**

Lyon: **30 min**

Rennes: **30 min**

Heures creuses

FRÉQUENCE DES MÉTROS

RATP: **1,5 min ⁽²⁾**

Marseille: **4 min**

RATP: **10 min**

Marseille: **10,5 min**

Heures de pointe

Lyon: **2 min**

Rennes: **2 min**

Lyon: **11 min**

Rennes: **4 min**

Heures creuses

NOMBRE MOYEN DE JOURS DE GRÈVE PAR AN ET PAR SALARIÉ ⁽³⁾

RATP: **1,2**

Marseille: **1,5**

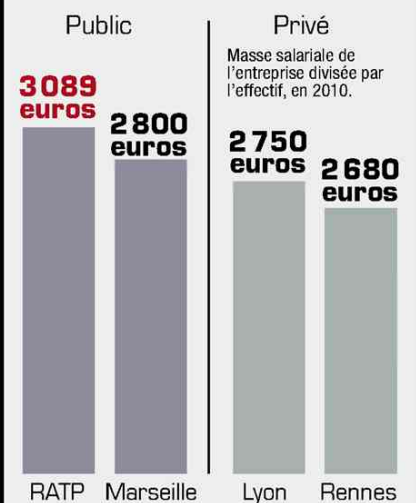
Lyon: **1,9**

Rennes: **1,8**

(1) Ecart maximal observé sur les 5 principales lignes desservant le centre-ville. (2) Sauf lignes 7 bis et 3 bis. (3) En 2010.

Gestion du personnel : l'administration est généreuse

SALAIRES BRUTS MOYENS

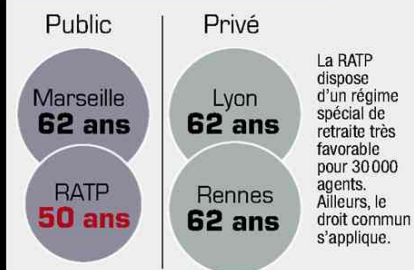


JOURS DE CONGÉS ANNUELS

	Congés payés	RTT, récu ^s
RATP	28	17
Marseille ⁽¹⁾	25	6 ⁽²⁾
Lyon ⁽¹⁾	25	-
Rennes ⁽¹⁾	28⁽³⁾	-

(1) Pas de RTT: 35 heures effectuées par semaine. (2) Récupérations. (3) Dont 2 après quinze ans de service.

ÂGE DE DÉPART À LA RETRAITE DES CONDUCTEURS DE BUS



PRODUCTIVITÉ PAR SALARIÉ (EN KM/AN)

RATP	5 489	Kilométrage parcouru en 2010 par l'ensemble du matériel roulant divisé par l'effectif salarié.	Public
Marseille	7 497		
Lyon	10 885	Privé	
Rennes	15 029		



GESTION DE L'EAU Les salent la facture, mais elles ne

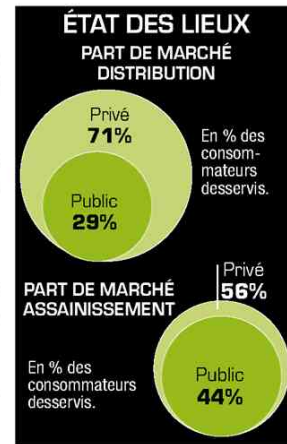
Abus, contrats léonins, surfacturations... Les usagers sont si nombreux à dénoncer les pratiques – et les factures – des trois grandes compagnies privées que de nombreux élus ont choisi de revenir à une gestion publique.

Les grandes multinationales de l'eau (Veolia, Suez et Saur) n'en sont pas encore à boire le bouillon mais elles ont quelque souci à se faire. En à peine dix ans, une cinquantaine de collectivités locales importantes (Paris, Castres, Rouen, Grenoble, Cherbourg, Digne, département des Landes...) ont décidé de leur reprendre la gestion de la distribution de l'eau pour la

confier à des équipes publiques. Et même si elles ne sautent pas forcément le pas, beaucoup d'autres villes se posent aujourd'hui la question de la «remunicipalisation» au moment du renouvellement de leurs contrats. Il faut dire que les élus ont de quoi s'interroger : presque partout où elle existe, l'exploitation publique en régie s'avère plus intéressante pour les usagers que la délégation à des entreprises privées.

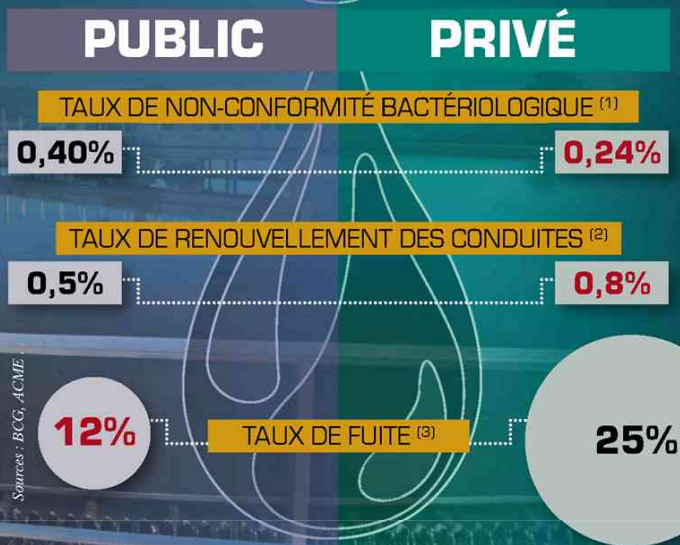
Ces dernières facturent en effet leurs services nettement plus cher (de 20 à 40%, il y a vingt ans, d'environ 12% en moyenne aujourd'hui), alors qu'elles fournissent une eau de qualité quasiment comparable. Et qu'elles entretiennent les réseaux de tuyaux avec moins d'empressement et d'efficacité. Ce qui ne les a pourtant pas empêchées de rafler 71% des parts de marché de la distribution.

Longtemps, les trois compagnies ont profité du désintérêt des élus pour ces histoires complexes de tuyaux et de flux. Elles ont également su user d'arguments très convaincants : embauche d'élus ou de membres de leur famille, voyages d'études au soleil, mise à disposition des collectivités locales de fonds importants (les droits d'entrée), sans parler du financement occulte à large



Qualité de service : elle est quasiment identique

(1) Relevé lors des contrôles effectués par les services sanitaires. (2) Proportion du réseau qui est renouvelé chaque année. (3) Pourcentage moyen de l'eau perdue en raison du mauvais état du réseau.



multinationales font pas mieux

échelle des partis politiques, dont elles se sont fait une spécialité. Depuis que la loi Sapin (1993) a prohibé ces pratiques, les associations de consommateurs ont enfin pu décrypter les comptes particulièrement opaques des majors de la flotte et elles ont mis au jour une longue série d'abus : contrats de longue durée qui ligotent les collectivités, surfacturation de services, surdimensionnement des infrastructures, marges astronomiques (près de 60% à Marseille ou en Ile-de-France) et frais pantagruéliques à tous les étages.

Alors que les trois quarts des contrats seront à renouveler d'ici 2015, les géants

privés de l'eau sont désormais contraints de revoir leurs prétentions pour pouvoir rester dans la course. Lors des dernières renégociations, ils ont accepté des remises moyennes de plus de 15% par rapport au contrat précédent pour la distribution de l'eau – c'est le cas par exemple à Lyon – et de 7% pour l'assainissement. Certaines compagnies ont même été jusqu'à concéder une restitution des sommes trop perçues, comme à Bordeaux. Le match public-privé se joue désormais à armes égales. Et c'est une excellente nouvelle pour les clients contribuables.

Dominique Foing ●

Coût du service : le privé est bien plus cher

PRIX MOYEN DU MÈTRE CUBE

Prix moyen du mètre cube d'eau, en 2008, hors TVA et redevances.

Source : SOeS-SSP.

Public

3 euros/m³

Privé

3,57 euros/m³

MARGES BRUTES DES OPÉRATEURS

Différence entre le coût moyen réel du service (distribution et assainissement), calculé par Que choisir dans 18 grandes villes, et le prix facturé aux usagers par les opérateurs.

20,9%

Public

45,3%

Privé



Marchés publics

Complots sur les eaux hongroises

Suez et Veolia se sont partagé les eaux de Budapest. Au grand détriment des consommateurs, accuse l'hebdomadaire de centre droit *Heti Válasz*. Dans la capitale hongroise, la pilule ne passe pas.

Heti Válasz (extraits) Budapest

L'eau est l'une des richesses naturelles les plus importantes en Hongrie. Sa valeur marchande est inestimable. Celui qui distribue l'"or bleu" jouit d'une situation de monopole et, faute de conditions réglementées, il peut demander n'importe quel prix pour son travail. C'est par sa vulgarité qu'on saisit le mieux le principe de ce business : puisque les gens iront toujours boire et pisser, l'exploitation des "usines à eau" et des égouts est vouée au succès.

Cette conception, qui fait fi des considérations d'intérêt général, ne plaît pas aux Etats de droit européens. En France par exemple, la Ville de Paris, qui [pendant vingt-cinq ans] a confié la gestion de son eau aux deux principales entreprises du secteur, Rive gauche à Suez, Rive droite à Veolia, s'est séparée en 2010 des prestataires nationaux, qui ne visaient que le profit. Et la capitale française a repris en direct la gestion des eaux, car – suivant la formule des hommes politiques locaux – "l'eau n'est pas une marchandise, il est normal de retirer sa gestion à la sphère privée pour la rendre à la collectivité".

Malgré cela, le pouvoir central français n'hésite pas à engager les moyens diplomatiques de son capitalisme d'Etat pour que Suez et Veolia puissent tranquillement encaisser des profits à l'étranger, comme en Hongrie. Nicolas Sarkozy, dans une lettre du 23 novembre 2011 adressée au Premier ministre Viktor Orbán et récemment publiée sur le site Internet de l'hebdomadaire *Magyar Narancs*, dit sans ambages son "inquiétude". Il attend des "résolutions satisfaisantes", ajoute-t-il, notamment dans "le cas des concessions de service public (distribution et traitement des eaux à Budapest)". Bien que la lettre présidentielle ne mentionne aucune entreprise, on comprend clairement qu'elle parle de Suez et de Veolia. Ces entreprises gèrent respectivement la Société de distribution des eaux et celle du Traitement des eaux

de Budapest, privatisées en 1997 pour vingt-cinq ans. Mais les bénéfices de Suez et de Veolia sont menacés. Surtout si le maire de Budapest, István Tarlós [Coalition Fidesz, KDNP, droite], tient parole et qu'il s'inspire de la reprise du contrôle sur la société des eaux de la ville de Pécs, qui en 2009 a brutalement remercié les entreprises françaises [voir encadré].

Le maire a annoncé sa stratégie dès son élection, en 2010, dans une interview au quotidien *Népszabadság* concernant ces privatisations : "Je préférerais dénoncer ces contrats, mais dans un premier temps nous souhaitons les renégocier. S'ils disent non, on pourra entrer dans le deuxième round, qui sera moins amical."

L'indignation de Tarlós est compréhensible. Le bilan de la privatisation du réseau des eaux est lamentable – sauf du côté français. A l'époque [en 1997], le consortium dirigé par Suez Environnement avait acheté 25 % des parts de l'usine de traitement des eaux pour 16,5 milliards de forints [52 millions d'euros]. En contrepartie, Suez avait obtenu le droit de diriger l'entreprise, qui lui a finalement rapporté 35 milliards de forints jusqu'en 2011. Selon les prévisions, Suez pourrait écumer 30 autres milliards d'ici à la fin du contrat, en 2022. La disproportion du bilan est encore plus flagrante quand on sait que, à la fin du contrat, Budapest sera obligée de racheter les actions – d'après nos calculs – pour au moins 17 milliards de

"Si le contrat n'est pas renégocié, le deuxième round sera moins amical"

forints. Côté assainissement, la privatisation avait suivi le même schéma. Veolia, qui avait acheté sa part de 25 % pour 16,9 milliards, a perçu un peu plus de 42 milliards et pourrait encore toucher 35 milliards jusqu'en 2022, avant d'empocher 18 milliards au rachat.

L'enquête judiciaire, déclenchée il y a deux mois, dira si Gábor Demszky [le précédent maire de Budapest, accusé d'avoir attribué ces marchés publics dans des conditions opaques] et les entreprises françaises avaient négocié ces privatisations. Une chose est sûre : le délégué du maire négocie encore avec Suez, mais un "second round" moins amical n'est plus exclu. Selon

nos informations, les experts de la mairie ont la preuve formelle que les Français n'ont pas respecté le contrat, mais ils n'en disent pas plus. (Avec Veolia, les relations de la mairie sont plus harmonieuses. Selon une de nos sources, ce sont de "bons Français". Lorsque, par exemple, la municipalité a établi le prix des eaux usées pour 2012, ils ont accepté une faible hausse, de 2,56 %.)

Quant à la lettre du président Sarkozy adressée à Viktor Orbán, c'est une pression supplémentaire, à un moment fort opportun. Car l'action intentée contre Suez ne peut plus être annulée qu'en très haut lieu. Par exemple si l'on confie à une personne compétente la tâche de monter un dossier pour ensuite mettre en avant le thème de la sécurité juridique lors des négociations du gouvernement hongrois avec le FMI et la Commission européenne. Le but : obtenir que les sociétés françaises des eaux deviennent intouchables.

Suez a compris, il y a un an, qu'il fallait que ses conflits en Hongrie prennent une dimension internationale. Il a confié un travail d'expertise à Compass Lexecon, un cabinet de conseil américain, dont le chargé d'affaires, Jonathan M. Orszag [d'origine hongroise] est un intime des Clinton. Pendant la présidence de Bill Clinton, Orszag a été conseiller économique à la Maison-Blanche, puis collecteur des dons de la Fondation Clinton, et haut responsable au Center for American Progress (CAP), un think tank proche de Hillary Clinton.

Pour l'instant, le cabinet de Jonathan Orszag a juste établi le montant d'indemnisation que les Français vont essayer d'obtenir de la ville de Pécs pour avoir été écartés de la gestion des eaux de la ville par la municipalité : près de 10 milliards de forints de dommages et intérêts (26,6 millions d'euros). C'est évidemment une somme extravagante, mais le but est d'intimider István Tarlós dans sa bataille contre Suez.

Nous n'en concluons pas qu'il existe un lobby franco-américain des eaux, ni que Jonathan M. Orszag a réactivé ses relations avec les Clinton. Nous constatons seulement que, à l'automne 2011, l'ambassade des Etats-Unis à Budapest s'est enquis, tant par courrier que personnellement, auprès des autorités locales de Pécs et de leur avocat, István Szabó, de leurs intentions dans le procès qui les oppose à Suez. Pourtant, en principe, l'ambassade américaine n'est nullement concernée par le

contentieux "Français contre Pécs".
András Bódis

Précédent

A Pécs, un sujet explosif

1995

La Ville de Pécs (au sud de la Hongrie) confie à Suez Environnement la gestion de ses eaux pour vingt-cinq ans.

30 septembre 2009

La commune, dont l'eau est devenue l'une des plus chères du pays, accuse Suez de malversations et prend

le contrôle des installations gérées par Pécsi Vízmű Zrt, filiale de Suez Environnement. Elle confie la gestion des eaux à la régie municipale Tettye Forrásház Zrt.

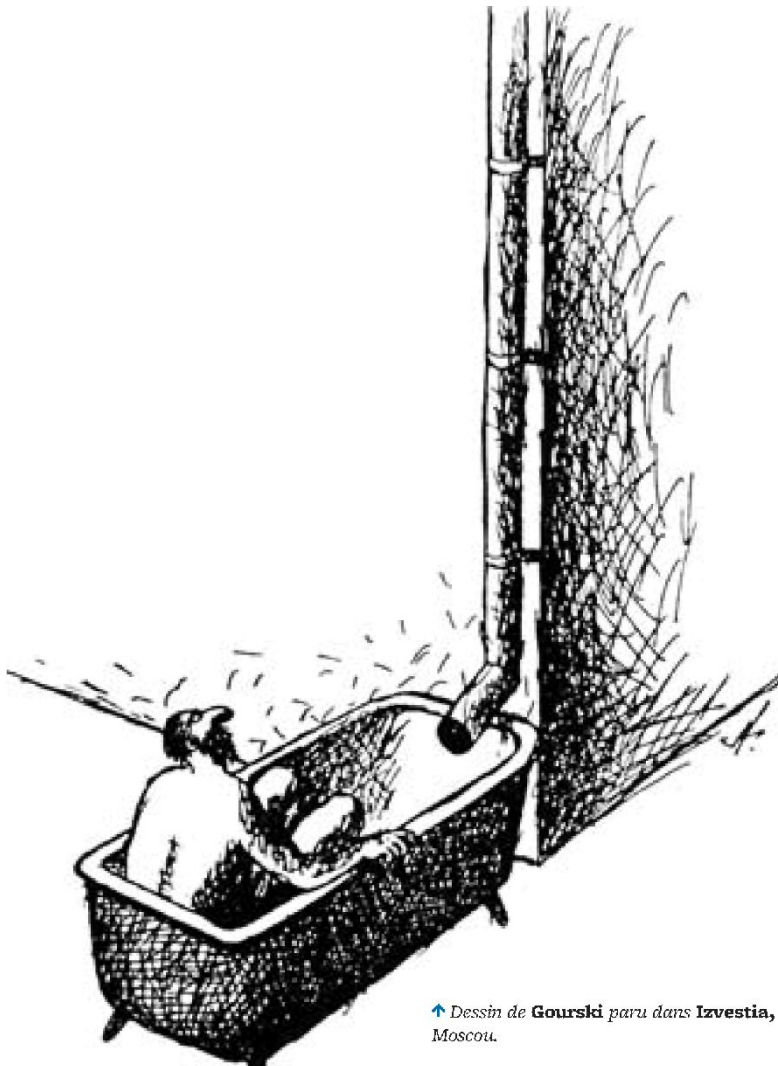
Mars 2010

La Chambre de commerce et d'industrie avalise la rupture

unilatérale du contrat.

27 septembre 2011

La Cour suprême de Hongrie casse l'arbitrage de la Chambre de commerce et d'industrie et se prononce en faveur de Suez Environnement. Le cabinet Compass Lexecon réclame 26,6 millions d'euros de dommages et intérêts..



↑ Dessin de Gourski paru dans Izvestia, Moscou.





Concurrence

SOUPÇONS SUR LE MARCHÉ DE L'EAU

La Lyonnaise des eaux (Suez), Veolia et Saur auraient-ils nagé en eaux troubles? Les trois entreprises font en tout cas l'objet d'une procédure formelle lancée par la Commission européenne pour entente et abus de position dominante sur le marché français de l'eau et de l'assainissement. L'enquête visera à déterminer si ces géants de l'eau (ils contrôlent le marché à 98%) se sont entendus sur les tarifs et les pratiques en accord avec la Fédération professionnelle des entreprises de l'eau (FP2E). En 2005, la Lyonnaise des eaux et le Syndicat des eaux d'Île-de-France (Sedif) avaient été condamnés respectivement à 400 000 et 100 000 euros d'amende par l'Autorité de la concurrence pour abus de position dominante dans la distribution d'eau potable en Île-de-France. Selon le gendarme de la concurrence, un cartel - forme d'entente la plus grave, car secrète - engendre une augmentation des prix de 20 à 25 % pour le consommateur. ■ C. C.



enquêtes

INNOVATION

Transport

LES BUS PASSENT AU VERT

Fini l'épaisse fumée noire à chaque démarrage. Autobus et autocars s'équipent peu à peu des meilleures technologies vertes : électricité, hybridation, biogaz ou hydrogène.

PAR OLIVIER COGNASSE

Un marché s'ouvre pour les constructeurs d'autobus et d'autocars. À partir du 26 janvier, la RATP va tester durant six mois trois bus hybrides fabriqués par Heuliez, Irisbus et Man. Un projet de 1,4 million d'euros. Une bonne nouvelle pour la route, qui profite de récentes avancées technologiques et réglementaires. Les normes Euro V et bientôt Euro VI imposent de diviser par dix l'émission de la plupart des polluants et notamment des particules. « En ville, l'impact du transport public sur les émissions de CO₂ reste de 3 % ou 4 % », affirme Philippe Grand, le directeur des affaires publiques et de la stratégie des produits chez le constructeur Iveco. On peut faire mieux. Sur les véhicules diesels, il est possible de diminuer de 10 % à 15 % la consommation grâce à « l'éco-conduite », la régulation d'accélération et des boîtes de vitesses intelligentes qui s'adaptent au terrain.

La motorisation thermique permet d'obtenir de meilleurs résultats avec les biocarburants. Veolia-Transdev les utilise à Saint-Quentin (Aisne), où un bus au bioéthanol produit à partir de betterave est testé. Le bioéthanol réduit de 70 % les émissions de gaz à effet de serre par rapport au gazole. Mieux :

Circuler sans conducteur

Monter dans un minibus ou une navette qui roule sans conducteur rappelle les attractions des fêtes foraines. Pourtant, des navettes d'une vingtaine de places destinées au transport complémentaire de quelques kilomètres circulent déjà en site propre, avec un système de guidage comme à l'aéroport londonien d'Heathrow. En France, un véhicule est testé à La Rochelle (Charente-Maritime). Développé

par l'Institut national de recherche en informatique et en automatique (Inria) et Yamaha, le Cybus peut embarquer cinq personnes. Il roule avec un GPS, des caméras et des lasers. Michel Parent, le directeur de la recherche à l'Inria, estime qu'un système opérationnel verra le jour en France en 2014 : « Mais il faut changer la réglementation pour autoriser ces véhicules à circuler au milieu du trafic d'une ville. » ■

QUATRE PISTES POUR ROULER « ÉCOLO »

1 DES CARBURANTS PROPRES

Plusieurs carburants verts sont utilisés ou testés. Le gaz naturel véhicule (GNV) est bien développé et les villes commencent à s'intéresser aux biogaz issus de la méthanisation.

Niveau de maturité

En France, 850 bus roulent au GNV et des bus lillois utilisent du biogaz.

Constructeurs Heuliez, Iveco, Mercedes, Scania, Van Hool, Volvo

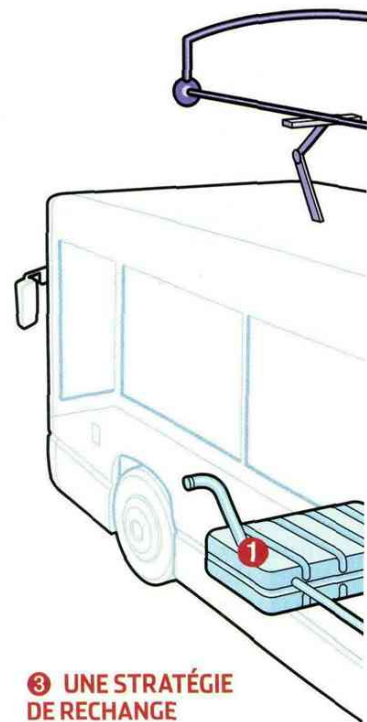
2 DES PANNEAUX PHOTOVOLTAÏQUES DE TOIT

Ils agissent en soutien pour économiser l'énergie. Utilisés sur la ventilation par temps chaud, ils aident les batteries au démarrage et améliorent leur durée de vie.

Niveau de maturité

Commercialisation

Constructeurs FD Distribution pour Heuliez Bus (groupe Iveco)



3 UNE STRATÉGIE DE RECHARGE

Mi-trolley, mi-bus, il embarque assez d'énergie pour effectuer quelques kilomètres et se recharge aux stations. Des tests sont attendus cette année.

Niveau de maturité

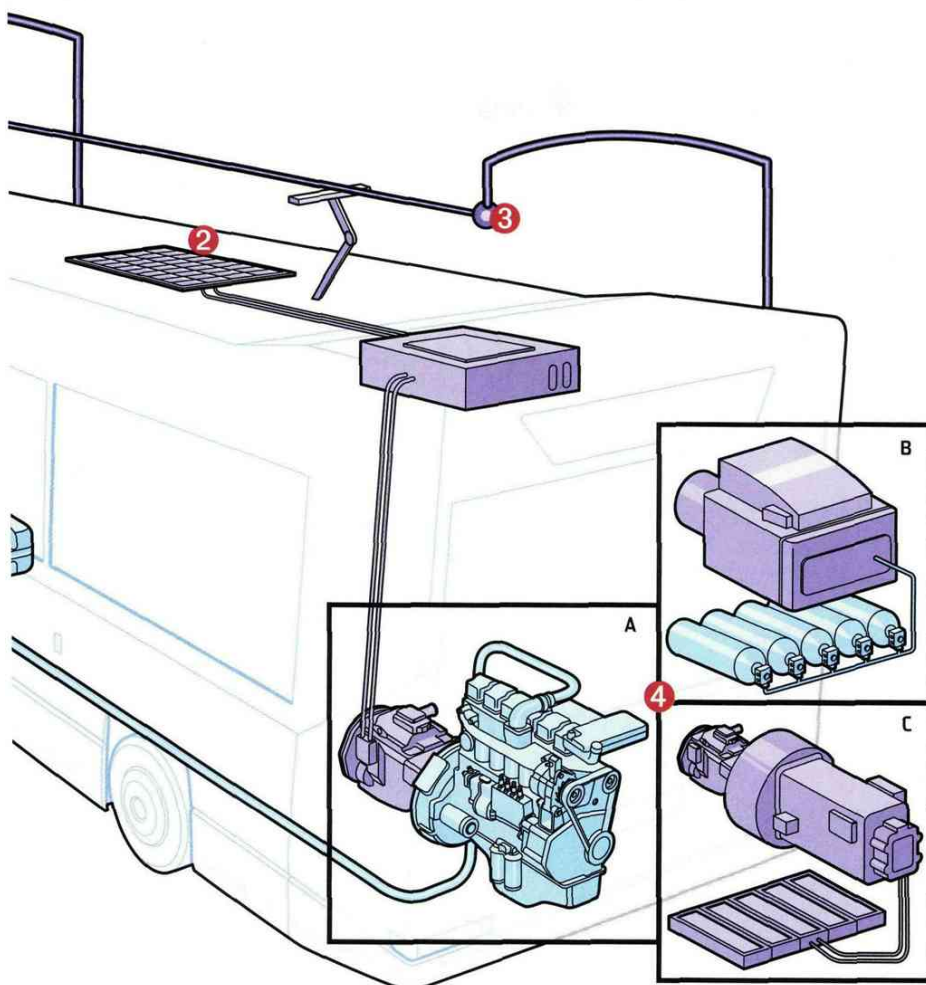
À l'étude

Constructeurs R & D Iveco

le biogaz, produit par méthanisation des boues de stations d'épuration ou des déchets des décharges, les fait baisser de 90 %. Seule Lille fait rouler des bus avec du biogaz. Une motorisation au gaz naturel véhicule (GNV) suffit pour l'utiliser.

Les constructeurs se sont aussi attaqués à la motorisation et certains d'entre eux proposent des véhicules hybrides. À Londres, des bus hybrides à impériale développés par le nord irlandais Wrightbus arrivent : 300 exemplaires devraient circuler pour les jeux Olympiques. Volvo Bus en a déjà vendu 250 en Europe. En France, des tests sont en cours, notamment à Lyon. Le suédois a choisi un système parallèle. Si la batterie ou le moteur tombe en panne, l'autre mode prend le relais. Pierre Jorieux, le responsable énergie et innovation chez Keolis, qui en exploite 150 aux États-Unis, estime que la réduction de la consommation atteint 25 %, mais le prix d'achat est 50 % plus élevé.

Autre source d'économie possible : les panneaux solaires. Le groupe Iveco a équipé une cinquantaine de véhicules de panneaux de 80 centimètres à Lorient (Morbihan), Pau



4 DES MOTEURS VERTS

A. HYBRIDES

Seul le suédois Volvo a choisi un système parallèle : si la batterie ou le moteur diesel tombe en panne, l'autre mode prend le relais.

Niveau de maturité Commercialisation en Europe, tests en France (Lyon)

Constructeurs Tous

B. À PILE À COMBUSTIBLE

En dix ans, leur prix de revient, leur durée de vie et leur consommation ont été divisés par deux. Mais le coût de revient reste 14 fois supérieur à celui d'un moteur diesel.

Niveau de maturité Expérimentations en Europe

Constructeurs ISE Corporation, Mercedes, Van Hool...

C. ÉLECTRIQUES

Ces bus sont peu nombreux pour des questions de coût et d'autonomie. D'une capacité limitée (20 à 30 places), ils sont utilisés pour des courts trajets.

Niveau de maturité Commercialisation

Constructeurs BYD, Breda-Zeus, Finmeccanica, Gruau, PVI (groupe Dassault)...

INFOGRAPHIE : L'USINE NOUVELLE

(Pyrénées-Atlantiques) et Chambéry (Savoie). Cette production d'énergie aide à la réduction de la consommation de carburant au démarrage et pendant les arrêts prolongés. L'espérance de vie des batteries s'en trouve ainsi allongée.

120 km maxi

Les bus électriques circulent depuis des années. Après le Montmartrobus, Paris lance une deuxième ligne tout électrique. En Europe, des moteurs de ce type équipent essentiellement des bus de 22 places pour des services de navettes entre la gare et les entreprises. Des véhicules de 44 places sont annoncés. Le chinois BYD développe ainsi un autocar de 12 mètres avec une autonomie de 250 km. Patrick Mignucci, le PDG de B.E. Green, la filiale des Autocars Dominique, propose des véhicules électriques en location ou en exploitation. «Depuis août 2010, dit-il, j'ai acheté cinq bus électriques de 22 places provenant de deux fabricants, Breda-Zeus et Finmeccanica. Ils ont une autonomie de 120 km. Nous avons des contrats avec le ministère de la Santé, Microsoft et GSK à

Marly-le-Roi. » Parmi les constructeurs, on trouve les français Gruau et GP Bus (groupe PVI, une filiale de Dassault).

Autre technologie qui avance à petits pas : la pile à combustible qui transforme l'hydrogène en électricité. Des tests ont lieu en Europe. Mais son prix de revient est quatorze fois supérieur à celui d'un diesel. «En dix ans, les chercheurs ont divisé la consommation et le prix par deux, tout en doublant la durée de vie des piles», constate Pierre Jorieux. Iveco pointe en plus des problèmes fiabilité.

L'avenir pour le transport urbain pourrait rimer avec trolleybus. Iveco travaille sur un modèle à batteries dans le cadre du projet Ellisup. «Nous en sommes au stade de la recherche, mais nous pensons réaliser des tests cette année», précise Philippe Grand. Le concept est basé sur le «biberonnage». Les batteries sont partiellement rechargées à chaque arrêt et plus longuement en fin de ligne. Reste à réduire leur taille et à perfectionner le moyen de captage. Une solution qui pourrait permettre d'interdire la circulation des bus polluants, comme en Californie. ■



AÉROPORT VOLS EN RASE-MOTTES

Repris en 2007 par un syndicat mixte composé de Nîmes Métropole, Alès Métropole et du conseil général, qui en ont confié la gestion à Veolia Transport, l'aéroport de Nîmes Garons semble végéter depuis. Côté trafic passagers, il enregistre une fréquentation d'environ 200 000 usagers annuels et ne doit sa survie qu'à la présence de Ryanair, unique compagnie présente à l'année, à celle de quelques liaisons saisonnières et aux subventions du syndicat mixte.

Loïn des objectifs affichés par Veolia Transport en 2007, alors que la société s'engageait pour la première fois dans la gestion d'un aéroport français et promettait au moins 500 000 passagers annuels dans les cinq ans à venir ainsi que de nouvelles liaisons avec l'Europe du Nord et le Maghreb.

La faute sans doute à la présence du TGV et à la proximité des plates-formes de Marseille – dont celle dévolue uniquement aux low cost – ou de Montpellier, seulement distante d'une petite cin-



La compagnie Ryanair est la seule à desservir Nîmes Garons toute l'année.

quantaine de kilomètres et avec qui aucune synergie n'a été mise en place. Pas sûr que les candidats se bousculent lors du renouvellement de la concession, fin 2012. D'autant que l'aérogare donne des signes de fatigue: la dalle du plafond menace et nécessitera des investissements. Côté militaire, après le départ de l'aéronavale (soit environ 1 300 personnes), l'arrivée d'un régiment du train et la mise en place d'une base de défense n'ont pas non plus tota-

lement compensé le manque à gagner pour l'aéroport. Enfin, une inquiétude subsiste sur la pérennité des heures de vols sur le site de Garons sous-traitées par l'Esma, l'école de pilotage de Montpellier.

Les collectivités, unanimes sur le dossier, veulent cependant assurer l'avenir de la plate-forme de Garons, considérée comme indispensable pour toute l'économie du département du Gard ■ **HERVÉ DENYONS**



Prends le CO₂ et tire-toi!

Revendre plein pot en France des droits à polluer achetés hors taxe à l'étranger : la combine, partie du Sentier, a fait le tour de l'Europe et rapporté 5 milliards d'euros.
Récit.

Par **RENAUD LECADRE**
et **VITTORIO DE FILIPPIS**

Dessin
JOOST SWARTE

L'escroquerie a reçu le label de «nouveau casse du siècle» 5 milliards d'euros en Europe, dont 1,5 en France. Grâce à une combinaison vieille comme le monde : une arnaque à la TVA appliquée, touche de modernité, au marché des droits à polluer. Quelques clics sur Internet auront suffi pour empocher le pactole, un jeu d'enfants parfois très méchants. Car le butin a fait des envieux et causé quelques dégâts entre bandes rivales : assassinats, saucissonnages et autres recouvrements de créances musclés. Un premier volet de cette affaire vient d'être jugé à Paris, à la mi-janvier, les principaux organisateurs écopant de peines allant jusqu'à cinq ans de prison ferme. Avant que le grand banditisme n'entre

dans la danse, les pionniers de cette vaste embrouille étaient des petits maîtres du Sentier qui s'étaient fait la main sur d'autres arnaques dans le domaine du textile. Ils se sont vite passé le mot sur le potentiel mirobolant des transactions sur la Bourse au CO₂. «*Je disais à tout le monde : le carbone, c'est l'avenir, il faut y aller à fond*, témoigne un courtier. *Je me suis retiré quand j'ai vu que c'était devenu une pure escroquerie.*» Un mis en examen dit s'y être engouffré sans chercher à comprendre : «*Je n'ai pas imaginé ou conçu le système, je ne sais même pas comment fonctionne le marché du CO₂.*»

Cette escroquerie planétaire repose sur le nouveau marché des droits à polluer ouvert dans le sillage du protocole de Kyoto, en 1997. Le but de cet accord international est louable : mettre en place, pour lutter contre le réchauffement climatique, un mécanisme incitant les industriels à réduire leurs émissions de dioxyde de carbone. Mais, libéralisme faisant loi, plutôt que d'imposer une réglementation aux industriels, la régulation se jouera sur le marché, via des «Bourses de carbone». Chaque entreprise se voit

attribuer un volume de droits à polluer. Si elle n'en consomme qu'une partie, elle pourra revendre le solde à des entreprises qui ont dépassé leur quota.

Les plus vertueuses font un bénéfice, les plus polluantes sont pénalisées.

En 2005, l'Union européenne est la première à adopter ce système. Deux ans durant, les échanges montent en puissance. Chaque pays a sa Bourse de droits à polluer. Elle s'appelle BlueNext en France et est gérée par la Caisse des dépôts et consignation.

Plus d'un an de manège

Les arnaqueurs ont vite flairé la combine. Tellement simple qu'un prévenu déclarait lors du procès : «*C'est comme si vous mettiez une Ferrari à La Courneuve avec les clefs dessus. Elle ne restera pas une heure.*» Le principe : acheter des droits à polluer à l'étranger, hors taxe, grâce à un comparse installé dans un cybercafé en Lettonie ou à Hongkong qui utilisera éventuellement une adresse temporaire sur des sites comme Gmail, parfaits pour opérer en toute discrétion. Puis revendre aussitôt ces droits en France, TVA incluse (19,6%).

La taxe doit théoriquement être reversée à l'Etat, mais nos filous s'éparpillent illico dans la nature, l'argent s'évaporant sur des comptes offshore. Ou comment empocher 19,6% de bénéfices en moins de vingt-quatre heures... «*La marge commerciale est gracieusement fournie par l'Etat*», ironise un magistrat.

Des chauffeurs de taxi, des vendeurs de fringues, des secrétaires n'ayant jamais réalisé la moindre transaction financière se sont ainsi improvisés traders en CO₂, à la tête de sociétés ayant pignon sur rue. Ils ont tous obtenu auprès du tribunal de commerce un extrait Kbis, qui énonce les caractéristiques de leurs

entreprises. Tout est en ordre, même si ces boîtes ne sont le plus souvent que des boîtes aux lettres. «*Naïveté ou idéologie libérale, il n'existe qu'une seule condition pour être enregistré comme trader : ne pas mentir sur son identité*», souligne un juge d'instruction parisien. Tout le monde ou presque peut traiter sur le marché du CO₂. «*La quasi-absence de réglementation fait que les manœuvres frauduleuses sont peu nombreuses.*»

Le manège durera plus d'un an, jusqu'en juin 2009, quand les autorités de plusieurs pays en réalisent l'ampleur. Dès novembre 2008, la Caisse des dépôts relève des anomalies et les signale à Tracfin (le service du ministère des Finances chargé de la lutte contre le blanchiment) : des traders revendent à perte de grandes quantités de CO₂. Logique quand on connaît l'arnaque. Forts d'une marge de 19,6%, ils peuvent se permettre de la rogner afin de revendre plus vite et prendre la poudre d'escampette.

En janvier 2009, une réunion de crise se tient à Bercy. En juin, Eric Woerth, ministre du Budget, supprime la TVA sur le CO₂, seule façon de tuer la fraude dans l'œuf. Mais les autorités auront lanterné neuf mois, durant lesquels l'escroquerie était à son comble. Selon Europol, «*ces activités ont représenté jusqu'à 90% de tous les volumes échangés.*» Dès la suppression de la TVA, les transactions se sont effondrées, d'abord en France, puis ailleurs, mais pas partout. D'après des écoutes où il est question de «*nazis*» et de «*spaghettis*», des fraudeurs français paraissent avoir persisté en Allemagne ou en Italie.

Des centaines de prévenus

Le volet jugé à Paris, portant sur 50 millions d'euros, comporte des scènes qui semblent sorties de la *Vérité si je mens*. Comme ce jeune homme se précipitant à la fenêtre en pleine perquisition : «*Si la police t'attrape, tu jettes les papiers et tu nies qu'ils sont à toi*», lui

avait conseillé son oncle. On rit moins quand un autre, placé sur écoute, menace d'envoyer «*des Chinois pour saucissonner*» un partenaire récalcitrant. Des protagonistes ont été condamnés pour «*extorsion de fonds*» dans le cadre d'un «*recouvrement forcé*».

La justice française a préféré découper l'affaire en une dizaine de procédures pénales distinctes, au risque de se priver d'une vue d'ensemble permettant d'établir des passerelles entre les différents réseaux. Elle s'évite ainsi un procès de masse avec une centaine de prévenus qui aurait posé des problèmes logistiques et, surtout, qui n'aurait pas manqué d'être surnommé «*Sentier III*» (le premier concernait déjà une arnaque à la TVA, le deuxième aux banques), au risque d'éveiller des appétits antisémites, la plupart des protagonistes étant juifs. Comme dans les précédentes affaires du Sentier, l'une des têtes de réseau s'est réfugiée en Israël. L'Etat hébreu, généralement peu coopératif en matière judiciaire, a cette fois accepté de geler ses comptes bancaires, garnis de 19 millions d'euros. Mais pas de les restituer à la France. Un chef d'orchestre, incarcéré à la Santé, s'est vu confisquer son Aston Martin, son yacht de luxe et plusieurs biens immobiliers, mais il a eu le bonheur de concevoir un enfant en prison.

Si la fraude paraît simple, sa mise en œuvre est moins rose. La logistique nécessitant de nombreux transports en liquide pour amorcer la pompe en amont et recycler les fonds en aval, le milieu juif s'est associé à des bandes arabes d'Ile-de-France pour assurer sa sécurité, puis au grand banditisme. Un policier résume dans *Marianne* l'enchaînement fatal : «*Les feujis [juifs, en verlan, ndlr] se sont unis avec des voleurs qui n'ont plus eu qu'une seule envie : les doubler. Porter une valise pleine de fric d'un coin à un autre, cela finit par donner des idées à tout le monde.*»

Trois meurtres

Des chauffeurs de taxi, des vendeurs de fringues, des secrétaires n'ayant jamais réalisé la moindre transaction financière se sont ainsi improvisés traders en CO₂, à la tête de sociétés ayant pignon sur rue.

et un enlèvement

D'où une série de règlements de comptes liés au partage du butin. En janvier 2009, Serge Lepage, fils d'une figure du grand banditisme de la banlieue parisienne, est abattu dans l'Essonne. En avril 2010, Amar Azzoug, dit «*Amar les yeux bleus*», est assassiné dans le Val-de-Marne. Six mois plus tard, Sammy Souied, pilier d'une précédente arnaque publicitaire dont le butin fut blanchi dans les courses hippiques (*Libération* du 19 mars 2005), périt sous les balles porte Maillot à Paris.

Il n'y a pas toujours mort d'homme, mais tout de même. A l'automne 2010, un jeune vendeur de portables est enlevé pendant trois jours par des Ivoiriens. Pure coïncidence, il travaillait dans la même boutique qu'Ilan Alimi, torturé à mort en 2006 par le «*gang des barbares*» qui essayait d'extorquer une rançon, sous prétexte qu'un juif serait forcément riche. Cette fois, les kidnappeurs paraissent avoir le nez plus fin : ils présument que leur victime a participé au barnum du CO₂. Sauf que ce n'était pas lui, mais son frère.

La fièvre du carbone semblerait avoir contaminé la police. A Lyon, le commissaire Neyret est écroué depuis octobre pour ses relations sulfureuses avec le milieu. Il avait été «*tamponné*» par un loustic qui a aussi trempé dans le CO₂ et lui offrira un séjour au Maroc. A Paris, un haut responsable de la police judiciaire vient d'être muté, soupçonné d'échanger des informations avec des escrocs à la taxe carbone – «*J'en donnais un peu pour en recevoir beaucoup*», se défend-il. Juste avant d'être assassiné, Sammy Souied avait reçu d'un proche 350 000 euros en liquide – une «*dette de jeu*», jure ce dernier à *Libération*. Les tueurs ont négligé l'enveloppe, mais, semble-t-il, pas les policiers. Une fois revenue au commissariat, elle n'en contenait plus que 300 000. ◆