

**ENERGIE, TRANSPORT
ET EFFET DE SERRE :
L'IMPASSE NEO-LIBERALE**

Philippe Mühlstein

Conseil scientifique ATTAC-France

[Transparents mis à jour le 10/10/2005]

1. Le transport en première ligne dans la consommation d'énergie et le changement climatique global

2. Le transport au service de la mondialisation capitaliste

3. Pour une autre politique de transport

1. Le transport en première ligne dans la consommation d'énergie et le changement climatique global

« Everybody knows that the boat is leaking. Everybody knows the captain lied. »

Leonard Cohen (1988)

Consommation totale d'énergie finale dans le monde en 2004 : 11 milliards de tep dont + de 40% d'origine pétrolière.

Croissance de la consommation de pétrole brut : + 65% depuis 1970.

Réserves prouvées au rythme actuel d'extraction : 40 ans environ.

**Pétrole → Combustion → Effet de serre
Combustion d'une t. de pétrole → 3,04 t. de CO₂.**

Emissions totale de gaz à effet de serre en 2003 : 24,4 milliards de tonnes équivalent CO₂ dont plus de 40% dus à la consommation du pétrole.

Dans le monde, depuis un siècle et demi :

- **Le trafic de voyageurs est passé de 1 500 à 4 500 km par an et par habitant, soit une intensité du trafic multipliée par 3**
- **Le trafic de marchandises est passé de 10 à 10 000 tonnes.km par an et par habitant soit une intensité du trafic multipliée par 1 000**

Aujourd'hui dans le monde, le transport :

- **absorbe 25% de l'énergie produite et 48% de la demande de produits pétroliers,**
- **rejette 25% des gaz à effet de serre,**
- **dont 80% par le transport routier.**

→ Les politiques de transport sont très liées

**aux conflits géopolitiques en cours pour
le contrôle des ressources pétrolières.**

Aujourd'hui dans l'Union européenne à 25 :

- **La consommation d'énergie finale s'élève à 1,15 milliards de tep dont 30% par le transport,**
- **Le transport routier absorbe 83% de la consommation d'énergie du transport, soit 25% de la consommation totale d'énergie,**
- **70% de la demande de produits pétroliers est destinée au transport,**
- **Les rejets de gaz à effet de serre s'élèvent à 4,85 milliards de tonnes équivalent CO₂ ,**
- **25% de ces rejets sont dus au transport.**

En France, le pétrole brut consommé est importé en quasi-totalité : la facture correspondante s'est élevée à 20 milliards d'euros en 2004.

Le transport est le deuxième secteur le plus consommateur d'énergie derrière l'habitat/tertiaire et, de loin, le secteur le plus gourmand en produits pétroliers (97,2% de ses besoins énergétiques).

Consommation finale d'énergie par secteur en France en 2004

Secteur d'activité	Consommation toutes énergies		Dont produits pétroliers	
	Millions de tep	Part	Millions de tep	Part
Sidérurgie	5,8	3,6%	0,1	0,1%
Industrie autre	31,9	19,8%	6,1	8,3%
Habitat/tertiaire	69,8	43,3%	15,4	21,0%
Agriculture	2,9	1,8%	2,3	3,1%
Transport	50,8	31,5%	49,4	67,5%
TOTAL	161,2	100%	73,2	100%

Source : Observatoire de l'énergie du ministère chargé de l'industrie ; mars 2005.

La dépendance des pays développés vis-à-vis des énergies fossiles est directement liée à la primauté qu'ils donnent au transport routier.

Répartition des trafics par mode de transport en France (2004)

VOYAGEURS	MARCHANDISES
Voitures particulières : 83,7%	Poids lourds (tous pays) : 80,2% dont transit : 12,8%
Autobus et cars : 5,0%	Rail SNCF : 12,2%
Rail (SNCF/RATP/Trams) : 9,8% dont SNCF : 8,4%	Oléoducs à plus de 50 km : 5,6%
Avions trafics intérieurs : 1,4%	Voies navigables : 2,0%
100% = 880 milliards de voyageurs.km	100% = 369 milliards de tonnes.km

Source : Ministère chargé des Transports.

Les divers modes de transport présentent des rendements énergétiques très différenciés.

Efficacités énergétiques des modes de transport en France (2000)

TRANSPORT DE VOYAGEURS, EN VOYAGEURS.KM/KEP			
INTERURBAIN		URBAIN	
TGV SNCF :	172,2	Tramway :	193,3
Trains classiques SNCF :	107,5	Métro parisien RATP :	139,8
Autocars :	91,2	Trains de banlieue SNCF :	91,0
TER SNCF :	54,8	Métro de province :	64,4
Voitures particulières :	38,8	Autobus Île-de-France :	47,1
Deux-roues :	26,9	Deux-roues :	31,4
Avions trafic intérieur :	18,2	Voiture particulière :	18,0

TRANSPORT DE MARCHANDISES, EN TONNES.KM/KEP			
INTERURBAIN		URBAIN	
Maritime courte distance :	249,0	Poids lourd CU 13 t. et plus :	12,9
Trains entiers SNCF :	213,5	Poids lourd CU 6,6 à 12,9 t. :	9,5
Wagons isolés SNCF :	114,8	Poids lourd CU 3 à 6,5 t. :	7,5
Voie d'eau :	83,6	Véhicule utilitaire légers :	6,7
Poids lourd CU >25 t. :	53,9		
Poids lourd CU 13 à 25 t. :	48,2		
Poids lourd CU 6,6 à 12,9 t. :	19,3		
Véhicules utilitaires légers :	8,3		
Avions cargos traf. intérieur :	2,5		

Source : ADEME ; un kilogramme-équivalent-pétrole (kep) = 1,29 litres d'essence auto.

**La consommation des automobiles
peine à décroître à cause de la climatisation :**

- en 1995 : un véhicule vendu sur 4,**
- en 2004 : + de 3 véhicules vendus sur 4,**

**... et de l'engouement créé par la publicité des
constructeurs pour les grosses cylindrées
dont les 4 X 4 : une véritable aberration en termes
de consommation et de pollution urbaines.**

**La climatisation entraîne à elle-seule,
tous types de parcours confondus (ville-route),
une surconsommation et une surémission
moyennes de gaz carbonique supérieures à 5%.**

Pour les déplacements urbains :

- Un trajet sur 2 fait moins de 3 km,**
- Chaque année, une voiture rejette
3 fois son poids de CO₂,**
- Un déplacement à vélo consomme 4 fois moins
d'espace public qu'en voiture individuelle ;
un déplacement en bus jusqu'à 30 fois moins.**

Transport et accroissement de l'effet de serre

Répartition des émissions de gaz à effet de serre (France ; 2003)

Secteurs d'activité	Emissions 2003 (millions de t. équivalent CO ₂)	Répartition 2003	Evolution 1990-2003
<i>Transport</i>	<i>149,1</i> <i>(dont 92% route)</i>	<i>26,8%</i>	<i>+ 22,7%</i>
Habitat/Tertiaire	102,4	18,4%	+ 14,3%
Industrie manufact.	111,2	20,0%	- 21,8%
Industrie de l'énergie	72,2	13,0%	- 10,3%
Agriculture/Sylviculture	107,9	19,4%	- 8,9%
Traitement des déchets	14,4	2,6%	- 9,0%
TOTAL (hors puits et utilisation des terres)	557,0	100%	- 1,9%

Source : CITEPA, format dit PNLCC, mise à jour 7/12/2004

➔ **Transport = secteur le plus émetteur de gaz à effet de serre et celui dont les émissions croissent le plus vite**

Emissions unitaires de CO₂ des divers modes de transports

Emissions de CO₂ par voyageur.kilomètre (V.K)	
Avion métropole-métropole :	180 grammes
Voiture :	111,7 grammes
Train :	5,7 grammes
Emissions de CO₂ par tonne.kilomètre (T.K)	
Poids lourds :	133,1 grammes
Voie d'eau :	37,7 grammes
Trains :	5,8 grammes

Sources : ADEME ; IFEN

Enjeux « effet de serre » d'une autre répartition modale

Emissions de CO₂ évitées par report d'un milliard de V.K :	
– avion intérieur vers train :	174 300 tonnes
– voiture vers train :	106 000 tonnes
– avion intérieur vers voiture :	68 300 tonnes
Emissions de CO₂ évitées par le report d'un milliard de T.K :	
– poids lourd vers train :	127 300 tonnes
– poids lourd vers voie d'eau :	95 400 tonnes
– voie d'eau vers train :	31 900 tonnes

Sources : ADEME ; IFEN

→ Le report modal de la route vers des modes moins nuisants constitue un enjeu crucial

2. Le transport au service de la mondialisation capitaliste

« Au moment où tout est entré dans la sphère des biens économique, même l'eau des sources et l'air des villes, tout est devenu *le mal économique.* »

Guy Debord (1972)

Avec la baisse du taux de profit du capital réapparue dans les années 1960 et ponctuée par mai 1968, s'est ouverte, à la fin des années 1970, une nouvelle période du capitalisme.

Cette période – le « néo-libéralisme » – se caractérise par la financiarisation de l'économie, par l'ouverture forcée du marché mondial et par les délocalisations, pour assurer les débouchés et baisser les coûts de production.

Le transport occupe une place centrale dans le processus : il doit donc être « libéralisé »,

... ce qui a lieu maintenant, mode par mode.

Comment amène-t-on les personnes à se déplacer toujours davantage ?

**Les transports façonnent les territoires,
l'urbanisme et les modes de vie
... et sont façonnés par eux.**

**L'urbanisme et l'aménagement du territoire
sont marqués par le « fonctionnalisme »,**

**... qui entérine en fait la primauté conférée à
l'économie dans la vie quotidienne,**

**... s'accompagne de déplacements
croissants,
subis beaucoup plus que choisis,**

**... et impose l'utilisation privilégiée voire
exclusive
de l'automobile.**

**Le travail investit les loisirs :
l'être humain devient une « matière
première »,
celle de l'industrie touristique,**

... à grands renforts de déplacements

**et de reconstruction du « décor »
au profit de cette industrie.**

**Comment transfère-t-on des coûts
privés
vers la collectivité ? En multipliant
les transports de marchandises**

**La gestion « à flux tendus » élimine les
stocks
... et fait exploser les trafics.**

**Délocaliser la production accroît davantage
les
profits que cela ne coûte en surcroît de
transport.**

**A la source de ces décisions « rationnelles »
de gestion : la sous-tarifcation des
transports
et la prise en charge de leurs coûts sociaux
et environnementaux par la collectivité.**

**Le coût considérable des effets dits
« externes »
des transports dans l'Europe à 15 + 2 :**

**650 milliards d'euros en 2000 (7,3% du
PIB),
dont 84% dus à la route et 14% dus à
l'aérien.**

3. Pour une autre politique de transport

« L'homme, à certaines heures, est maître de son destin. Nos fautes, cher Brutus, ne sont pas dans nos étoiles, mais dans nos âmes prosternées. »

William Shakespeare, *Jules César* (1599)

Démocratiser radicalement la prise de décision sur la politique de transport.

Redéfinir les services publics en tenant compte de l'environnement local et planétaire.

Limiter les déplacements par un urbanisme, un aménagement du territoire et un coût du transport intégrant les économies d'énergie, la lutte contre l'effet de serre et le social.

Eduquer les élus locaux pour qu'ils changent de politique,

... et les individus pour qu'ils modifient leurs comportements de consommation.