

Énergie, transport et effet de serre : l'impasse néo-libérale

Par Philippe Mühlstein, ingénieur, membre du
Conseil scientifique d'Attac-France

Les transports 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, *Everybody knows* (1988)

Au risque de rebuter le lecteur, l'analyse du rôle des transports dans la consommation d'énergie et l'effet de serre nécessite de rappeler d'abord quelques données.

La consommation totale d'énergie primaire dans le monde s'est élevée en 2001 à 10,2 milliards de tonnes d'équivalent pétrole (tep), dont 3,94 milliards de tep, soit 39%, ont représenté la consommation de pétrole brut, qui a crû de 57% depuis 1970. L'utilisation du pétrole, énergie fossile, s'accompagne presque toujours d'une combustion et contribue donc fortement à l'effet de serre (Cf. l'encadré). La combustion d'une tonne de pétrole émet en effet 3,04 tonnes de gaz carbonique (CO₂) et les émissions globales de CO₂ par la consommation de pétrole occupent le premier rang avec 42% des émissions totales en 2001, lesquelles se sont élevées à plus de 24 milliards de tonnes d'équivalent CO₂¹.

Encadré : L'effet de serre (*)

La contrainte environnementale majeure pour le futur planétaire est l'accroissement anthropique (d'origine humaine) de l'effet de serre. Depuis la parution du 3^{ème} rapport du GIEC (Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution climatique, sous l'égide de l'ONU) en 2001, le dérèglement climatique en cours est avéré.

L'effet de serre naturel permet de stabiliser la température moyenne de la Terre autour de 15°C, à partir du rayonnement solaire, et de la rendre habitable. Les gaz à effet de serre (GES) sont émis de façon croissante par les activités humaines, essentiellement à partir de la combustion du charbon, du pétrole et du gaz. Le principal GES est le gaz carbonique (CO₂), responsable de plus de 60% de l'ensemble. Les émissions des autres gaz impliqués (méthane, protoxyde d'azote, hydrofluorocarbures, perfluorocarbures, hexafluorure de soufre) sont donc exprimées en tonnes d'équivalent CO₂ à l'aide de coefficients de conversion tenant compte de leur contribution respective à l'effet de serre. Les GES intensifient le phénomène naturel de l'effet de serre depuis environ deux siècles, avec une rétroaction de la température qui accroît à son tour la concentration de CO₂.

Selon la synthèse, effectuée par le GIEC, des récentes études scientifiques mondiales :

- Il est certain que les concentrations de CO₂ dans l'atmosphère ont atteint des niveaux jamais vus depuis 420 000 ans (368 ppm – parties par milliards en volume – en 2002 contre moins de 280 ppm avant 1750) et qu'elles évoluent à une vitesse jamais enregistrée depuis 20 000 ans, ces constats résultant de l'analyse des bulles d'air trouvées dans les carottages des glaces antarctiques.
- Il est probable (66 à 90% de probabilité) qu'au 20^{ème} siècle, l'essentiel du réchauffement moyen planétaire effectivement enregistré (0,6°C globalement et 0,9°C en France) vienne de la montée des GES ; les années 1990 ont notamment constitué la décennie la plus chaude du millénaire.
- Il est presque certain (plus de 99% de probabilité) que le CO₂ fossile émis influencera de façon déterminante les concentrations de CO₂ dans l'atmosphère, beaucoup plus que les autres sources, durant le 21^{ème} siècle.
- Il est très probable (de 90 à 99% de probabilité) que s'ensuivront, notamment dans les latitudes moyennes, des précipitations de plus en plus intenses et de plus en plus variables d'une année sur l'autre.

La température moyenne du globe pourrait s'élever d'ici 2100 de 1,4°C à 6°C. La moitié de l'écart provient des incertitudes biophysiques et l'autre moitié dépendra des politiques mises en œuvre. Une élévation moyenne de 4 à 6°C du globe correspondrait à une élévation moyenne de 6 à 8°C sur les continents. C'est l'équivalent du passage d'une période glaciaire à une période chaude en 100 ans au lieu de 15 000 ans environ en situation

¹ *International Energy Annual 2001*, 3/2003 ; *International Energy Outlook 2004*, 4/2004 ; Energy Information Administration, U.S. Department of Energy, Washington DC.

naturelle, ce qui donne une idée de la violence du choc pour les écosystèmes, notamment végétaux, et pour les sociétés humaines. Le niveau de la mer pourrait s'élever de 10 à 80 centimètres, ce qui provoquerait de gigantesques migrations de population s'ajoutant aux désordres agricoles et sanitaires.

La biosphère terrestre n'est susceptible d'absorber qu'environ 12 milliards de tonnes de CO₂, par an, par les végétaux et les océans, aussi la stabilisation des concentrations de CO₂ à un niveau quelconque nécessite-t-elle de diviser par plus de deux les émissions mondiales actuelles. Ceci revient à diviser par 3 à 5 celles des pays industrialisés, plus émetteurs et plus riches, avec bien entendu des différences significatives d'objectifs selon les pays. Les Etats-Unis, avec 4,7% de la population mondiale, émettent 24% des GES anthropiques mondiaux, soit 20 tonnes de CO₂ par habitant, et devraient diviser leurs émissions par 10 ; un Africain n'en émet qu'à peine une tonne. De nombreux pays européens admettent que cette division (on évoque un « facteur 4 » en France) devrait intervenir vers 2050 pour éviter les effets les plus graves, afin de stabiliser en 2100 la concentration du CO₂ dans l'atmosphère terrestre à 450 ppm. La température moyenne de la Terre augmenterait néanmoins d'ici là, dans cette hypothèse politiquement optimiste, d'environ 2°C.

Le protocole de Kyoto de 1997, applicable en 2005 – *mais pas aux Etats-Unis, qui ne l'ont pas ratifié* –, ne demande à l'ensemble des pays industrialisés que de réduire de 5% leurs rejets de GES sur la période 2008–2012 par rapport au niveau atteint en 1990 ; la réduction demandée est de 8% pour l'ensemble de l'Union européenne.

(*) *Ce texte s'inspire (et se démarque) d'un exposé de Mme Dominique Dron, alors présidente de la Mission interministérielle de l'effet de serre (France), lors d'un colloque sur l'énergie au Sénat le 10/4/2003.*

Les transports absorbent 25% de l'énergie produite, rejettent aussi 25% du CO₂ émis dans le monde et plus de 80% des émissions des transports peuvent être attribués aux transports routiers². Les transports, tous modes confondus, dépendent des produits pétroliers pour 97% de leur consommation d'énergie dans les pays de l'OCDE (Organisation pour la coopération et le développement économiques)³. Les politiques de transport sont ainsi très liées aux conflits géopolitiques pour le contrôle des ressources pétrolières.

Cette responsabilité des transports est vérifiée en France⁴ où, sur une consommation totale d'énergie finale⁵ de 158,9 millions de tep en 2003, les transports en ont capté 32%, ce qui en fait le deuxième secteur consommateur derrière l'ensemble résidentiel-tertiaire (43%), loin devant l'ensemble industrie-sidérurgie (24%). Leur dépendance vis-à-vis des importations de pétrole est attestée par le fait que les transports ont capté 67% de la consommation finale française de produits pétroliers, qui s'est élevée à 73 millions de tep en 2003, ce qui leur confère de très loin le premier rang parmi les secteurs consommateurs de pétrole, le deuxième étant occupé par l'ensemble résidentiel-tertiaire (21%).

La politique française des transports se traduit dans les parts de trafic de la route. En 2003, les automobiles ont assuré 85% du trafic de voyageurs et les camions 79% de celui des marchandises, mesurés respectivement en voyageurs-kilomètres et en tonnes-kilomètres⁶.

Les modes de transport ont des rendements énergétiques très différents et défavorables au mode routier dominant. Compte tenu des taux d'occupation observés, une même dépense d'énergie permet à un voyageur de parcourir en TGV une distance 4,5 plus grande qu'en voiture et 9,5 plus grande qu'en avion. Pour les déplacements urbains, la distance possible est 11 fois plus importante en tramway et 2,5 fois plus importante en bus qu'en voiture. Quant à la tonne de fret, elle parcourt avec la même consommation d'énergie 5 fois plus de distance par cabotage maritime, 4 fois plus par train entier et 2 fois plus par voie fluviale, que par

² Rapport 2003 du Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE).

³ *Energy Policies of IEA Countries – 2002 Review*, OCDE – Agence internationale de l'énergie, Paris, 2002.

⁴ *Energie et matières premières - Statistiques énergétiques France*, Observatoire de l'énergie, ministère de l'Economie, des Finances et de l'Industrie, août 2004.

⁵ Le passage de l'énergie primaire à l'énergie finale a lieu en tenant compte, notamment, des consommations pour la production d'énergie, de leurs rendements et des consommations non énergétiques de produits fossiles.

⁶ *Notes de synthèse n°152 et 154*, Service d'économie et de statistiques (SES), ministère de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer, resp. mars-avril et juillet-août 2004.

poids lourd. Ce dernier est cependant 20 fois meilleur que l'avion cargo en trafic intérieur⁷. Le recours au transport aérien pour de courts trajets intérieurs constitue ainsi, pour les voyageurs comme pour le fret, une aberration énergétique et environnementale... qui se développe.

La généralisation de la climatisation et l'alourdissement des voitures, liés à des exigences accrues de confort et de sécurité passive mais aussi à la vogue publicitaire des « 4x4 », ont totalement annulé les importants progrès réalisés sur les moteurs des véhicules durant les vingt dernières années, en termes de consommation et d'émission de CO₂.

En outre, l'augmentation continue des trafics routiers qui a, par exemple dans l'Europe des 25, été supérieure à 20% pour les voyageurs et à 30% pour les marchandises entre 1990 et 2001, a aussi provoqué un accroissement de plus de 20% des émissions de gaz à effet de serre (GES) par les transports dans ces pays⁸.

En France, les émissions totales se sont stabilisées entre 1990 et 2002, parce que la baisse des émissions industrielles a compensé la hausse de celles des transports, secteur qui est à la fois le plus grand émetteur de GES et celui où les émissions croissent le plus fortement, du fait des déplacements routiers (Cf. tableau).

Tableau : Répartition des rejets anthropiques de gaz à effet de serre en France⁹

Secteurs d'activité	Emissions en 2002 en millions de tonnes d'équivalent CO ₂	Répartition En 2002	Evolution 1990-2002
Transports	149,5	27%	+ 23%
<i>dont routier</i>	<i>137,3 soit 92% des transports</i>	<i>24,8%</i>	<i>+ 21%</i>
Résidentiel – Tertiaire	97,4	17,6%	+ 8,8%
Industrie manufacturière	115,0	20,8%	- 18,6%
Industrie de l'énergie	68,6	12,4%	- 14,8%
Agriculture – Sylviculture	108,6	19,6%	- 6,4%
Traitement des déchets	14,7	2,7%	- 7,1%
TOTAL	554,0	100%	- 1,9%

L'inventaire national des rejets ne tient pas compte des transports internationaux aériens et maritimes. Or, les émissions mondiales du transport aérien peuvent être estimées à 3% des émissions globales et à 13% de celles de l'ensemble des transports ; le trafic aérien croît de 6 à 7% par an depuis 1995¹⁰.

En corrélation avec les efficacités énergétiques, un déplacement de voyageurs ou de fret par train, bateau ou péniche rejette beaucoup moins de GES que par route ou par air. On peut, par exemple, évaluer¹¹ à 200 000 tonnes les rejets de CO₂ supprimés par le report d'un milliard de voyageurs-kilomètres de l'avion vers le train, à 100 000 tonnes si ce report a lieu depuis l'automobile et à 60 000 tonnes les rejets supprimés par le report d'un milliard de tonnes-km du poids lourd vers le train. L'enjeu important du report de trafics vers les modes moins nuisants apparaît clairement.

⁷ *Vade-mecum de l'évaluation des efficacités énergétiques et environnementales du secteur des transports en 2000*, Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), décembre 2002.

⁸ *Ten key transports and environment issues for policy-makers* (Rapport TERM 2004), Agence européenne de l'environnement, 19/10/2004.

⁹ *Rapport d'inventaire national des émissions de polluants atmosphériques en France (format SECTEN)*, Centre interprofessionnel technique d'étude de la pollution atmosphérique (CITEPA), février 2004.

¹⁰ Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques, Sénat, rapport n°224 par M. Marcel Deneux, session 2001-2002.

¹¹ Calculs effectués à partir de données fournies par l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie ; il ne s'agit que d'ordres de grandeurs, vu la diversité des conditions de conduite et des véhicules utilisés.

Dans la mesure où l'accroissement de l'effet de serre se manifeste d'ores et déjà par des phénomènes climatiques extrêmes (inondations en hiver, orages et tempêtes très violents, canicules en été,...), y compris dans les régions tempérées, il peut renforcer localement la pollution atmosphérique. Ainsi, la canicule exceptionnelle de l'été 2003 a provoqué une forte et nocive pollution à l'ozone, par effet photochimique. Les 15 000 décès de personnes âgées survenus en France ne sont pas dus qu'à l'hyperthermie, mais aussi aux pollutions régionales d'origine routière. Ces dernières ont en effet des impacts sanitaires considérables ; elles seraient, en France, directement responsables, en moyenne annuelle, de 17 600 décès prématurés – bien plus que l'insécurité routière – et de 13,7 millions de journées d'incapacité de travail, pour un « coût économique » équivalant à 1,7% du PIB national¹².

Les transports au service de la mondialisation capitaliste

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

Guy Debord, *La véritable scission dans l'Internationale* (1972)

Il faut analyser comment et pourquoi les transports contribuent depuis des décennies à rendre le développement humain insoutenable.

Le rapport de force instauré au profit du capital par la contre-réforme néo-libérale des années 1980 a permis de restaurer des taux de profits rabotés durant la parenthèse des « trente glorieuses ». L'ouverture mondiale des marchés place la main-d'œuvre des pays riches en concurrence avec celle des pays « en développement » et mate sa résistance. Il faut aussi pouvoir transporter au plus bas prix possible, vers les marchés de consommation, les produits fabriqués dans les pays qui pratiquent le *dumping* social, fiscal et environnemental, afin que la plus-value tirée des exploités de ces pays ne se perde pas – c'est le cas de le dire – en route. Le secteur des transports est donc « libéralisé », selon un processus toujours en cours, intervenu successivement dans tous les modes de transport.

Les baisses de prix ont été au rendez-vous du *dumping* social, avec pour conséquences la transformation des marins et des chauffeurs routiers en esclaves modernes, des hausses considérables des trafics, mais aussi des atteintes à l'homme et à l'environnement. Les bilans des récentes « marées noires » de l'*Erika* et du *Prestige* se passent de commentaire. Les transports aériens sont maintenant concernés, avec les privatisations en série des compagnies nationales et le développement sans frein des compagnies dites *low cost*. Quant aux réseaux ferroviaires, leur ouverture forcée à la concurrence¹³ a imposé, en Europe, la séparation artificielle des infrastructures et des services de transport, au détriment de l'efficacité technique et économique du rail, mais aussi de la sécurité des circulations, comme l'illustre le cas de la Grande-Bretagne depuis 10 ans.

Les transports façonnent les territoires, l'urbanisme, les modes de vie... et sont façonnés par eux. De l'urbanisme « fonctionnaliste » mis en place après la seconde guerre mondiale est résulté le « zonage » : les logements en périphérie, les emplois au centre (tertiaire) ou en banlieue éloignée (industrie), les commerces dans d'autres banlieues. Ces orientations ont obligé les citoyens à augmenter leurs distances de parcours et à accroître leurs

¹² Etude de l'OMS publiée en septembre 2000 par la revue scientifique médicale britannique *The Lancet*.

¹³ Voir la note du Conseil scientifique d'Attac *Sur la « libéralisation » du transport ferroviaire*, accessible sur le site de l'association à l'adresse : www.france.attac.org/IMG/pdf/transports2.pdf

déplacements quotidiens, notamment domicile-travail. La colonisation des centres-villes par les bureaux y a fait augmenter le prix des logements, avec pour conséquence de réserver ceux-ci aux ménages aisés. La ségrégation sociale a été encouragée, ainsi que l'étalement urbain sous forme de péri-urbanisation « à la Californienne ». L'habitat dispersé se prête mal aux dessertes par les transports en commun et la motorisation de masse est une réponse obligée à ce type d'urbanisme. Tout a donc été fait pour imposer l'usage de l'automobile en zone urbanisée.

Bien au delà du milieu du 20^{ème} siècle, les politiques d'aménagement du territoire ont été conduites selon les mêmes principes, divisant le territoire en zones de développement agricole, industriel, commercial, touristique... qui sous-estimaient la cohésion territoriale, la géographie et les nuisances des transports. Le corollaire de cette séparation artificielle a été une vigoureuse politique autoroutière, censée « favoriser le développement local » et « désenclaver les territoires ». Un des principes essentiels guidant l'aménagement du territoire est que l'irrigation par de grandes infrastructures de transports garantit son développement et *a contrario* que leur absence ou leur insuffisance le condamne. Ce n'est en rien prouvé et de nombreux contre-exemples peuvent même être cités, montrant qu'une grande infrastructure a souvent un effet de pompe qui vide les zones peu denses lorsqu'une autoroute améliore la liaison entre celles-ci et un grand centre.

A l'expérience, le développement socio-économique par les infrastructures de transport relève plus du slogan que de la réalité¹⁴. En revanche, il est certain qu'elles facilitent et même suscitent les déplacements.

Pour se dispenser de toute démonstration, le discours dominant pose comme axiome que le libre-échange et donc l'augmentation des transports sont indispensables à la croissance économique, sans remettre d'ailleurs en question cette dernière en tant que condition suffisante au bien-être. En réalité, *l'accroissement des déplacements n'est pas un fait inéluctable, mais une caractéristique du stade actuel néo-libéral du capitalisme*. Si nombre de déplacements de personnes sont contraints par l'économie, la croissance du transport des marchandises est aussi l'un des piliers sur lesquels reposent les gains de productivité de ces dernières décennies dans l'industrie et la grande distribution.

Les méthodes modernes de gestion (« zéro stock », « flux tendu » ou « juste à temps ») conduisent à multiplier les transports pour suivre au plus près l'utilisation des marchandises, qu'il s'agisse de production ou de commercialisation, plutôt qu'à massifier le transport par du stockage. Les économies de gestion des stocks découlent ainsi de la circulation d'un flux ininterrompu de véritables « stocks roulants ».

La possibilité de multiplier sans limite les flux confère aussi un aspect secondaire à la localisation de la production ; elle permet de scinder la chaîne de production en autant de maillons que nécessaire pour les localiser, au cas par cas, en des lieux judicieusement choisis afin de minimiser les charges sociales, fiscales ou environnementales de production.

C'est ainsi qu'en 1993, un rapport de l'Institut allemand de Wuppertal a montré que les différents ingrédients nécessaires à la fabrication d'un simple pot de yaourt aux fraises parcouraient un cumul de 3 500 kilomètres avant d'être réunis. On connaît aussi l'histoire de cet industriel allemand qui envoie ses pommes de terre se faire laver et découper en Italie pour les rapatrier ensuite et les revendre en Allemagne, ou encore l'aberrant périple des crevettes danoises, acheminées à travers les Pyrénées jusqu'au Maroc où elles seront

¹⁴ *Pour une politique soutenable des transports*, Dominique Dron et Michel Cohen de Lara, rapport au ministre de l'Environnement, La documentation française, septembre 1995.

décortiquées à bas prix, puis renvoyées au Danemark d'où elles repartiront vers leurs lieux de commercialisation.

Cette « optimisation économique » est rendue possible par la sous tarification du transport due à un excédent global de l'offre, qui fait de celui-ci une variable d'ajustement de décisions économiques prises dans la production et la commercialisation, dont le transport est chargé d'assumer les tensions et les contradictions. Cette offre surabondante découle, comme on l'a montré, de la dérégulation généralisée du secteur, mais aussi de la quasi-gratuité, pour les industriels chargeurs, des impacts considérables des transports sur l'environnement et la vie des populations.

Les transports sont ainsi un moyen privilégié de transférer des coûts privés vers l'ensemble de la collectivité, car parmi les activités suscitées par la primauté de l'économie dans le capitalisme, le transport est la seule à se déployer en totalité dans l'espace public.

Pour une autre politique des transports

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

William Shakespeare, *Jules César* (1599)

Le plus grand gisement d'énergies renouvelables dans les pays développés réside en définitive dans les économies d'énergie possibles et dans un changement profond des modes de vie, de production et de consommation ; il en est de même concernant la réduction des émissions des gaz à effet de serre.

Démocratiser radicalement la prise de décision sur la politique des transports

Les citoyens et leurs élus doivent pouvoir peser réellement sur les choix de politique des transports, y compris de marchandises. Or, les décisions se préparent et sont imposées dans des cénacles technocratiques, ce qui cantonne les élus aux litanies électoralistes pour obtenir de nouvelles infrastructures et les citoyens opposants aux manifestations et aux barrages. Particulièrement en France, l'intérêt général est confisqué par l'administration de l'Etat et ses « grands Corps » censés en être les porteurs. Ceci est vrai avec le Corps des Mines pour la politique énergétique aussi bien qu'avec celui des Ponts et Chaussées pour celle des transports, ces féodalités exerçant leur monopole de l'expertise irresponsable surtout dans la discrétion des cabinets ministériels.

Placer les options de politique des transports et de l'énergie à la pleine lumière du débat public doit permettre d'en finir avec la dictature d'une techno-science qui se dissimule derrière de prétendues « lois du marché ».

Ceci suppose de significatives avancées sur le chemin de la démocratie délibérative. En dépit des difficultés, dont celle de faire évoluer les individus depuis la défense de leurs intérêts particuliers vers celle de l'intérêt général n'est pas la moindre, il ne paraît pas sérieux d'envisager de rendre soutenables les transports sans la participation réelle de leurs utilisateurs et des habitants des territoires qu'ils traversent.

Au plan européen, une application prioritaire du débat public consisterait à évaluer démocratiquement la « libéralisation » des transports conduite depuis une quinzaine d'années par la Commission de l'Union européenne, qui n'a jamais fourni le moindre début de preuve de ses effets positifs.

Redéfinir les services publics en tenant compte de la protection de l'environnement

Contrecarrer l'aliénation marchande nécessite de *définir politiquement les services publics* et pas seulement juridiquement par le fameux triptyque égalité-continuité-adaptabilité, ni par un économisme réductionniste qui les cantonne à la prise en compte de phénomènes que le « marché » traite mal ou ignore. Cette réduction sous-tend d'ailleurs le concept de « service universel », filet de sécurité minimal qui est au service public ce que la charité est à la solidarité. La définition politique du service public relie, par contre, le social et l'économique ; elle inclut la dimension du modèle de société et fait des services publics une composante essentielle de la cohésion sociale, économique et territoriale. Elle renvoie à la question des droits humains et, dans cette acception, est « service public » tout service, ou toute production matérielle, qu'il a été démocratiquement décidé de considérer comme tel.

Le postulat libéral selon lequel le transport des marchandises ne saurait faire partie du service public conduit à remettre des décisions politiques aux seules « forces du marché ». Or, les conséquences de la circulation des marchandises sur la qualité de vie sont telles qu'il n'est pas admissible de laisser les chargeurs décider seuls de l'environnement dans lequel les populations ont le droit de (sur)vivre. Si la propriété publique ne garantit pas la satisfaction des besoins et des droits des citoyens, la régulation publique est indispensable. Par exemple, le fret ferroviaire européen est en chute parce qu'il n'a pas fait l'objet d'investissements comparables à ceux du TGV, tout simplement parce qu'il ne présentait guère de rentabilité dans une configuration concurrentielle où le mode de transport le moins régulé, le routier, a pu fixer les prix du « marché » et s'y tailler la part du lion.

Dans le rail européen, le dogme néo-libéral de séparation des fonctions de gestionnaire d'infrastructure et de fournisseur de services ne vise qu'à permettre la mise en concurrence des établissements publics historiques, en renchérissant d'ailleurs au passage leurs coûts de fonctionnement. Il instaure un processus autonome de marchandisation des capacités des réseaux, processus confié à des gestionnaires d'infrastructure dits « indépendants », c'est-à-dire placés hors de la sanction directe des usagers et du contrôle des élus. C'est, en France, le cas de Réseau Ferré de France depuis la réforme ferroviaire de 1997¹⁵. Dans ces conditions, comment le rail, mode de transport parmi les plus économes en énergie et les moins émetteurs de GES, pourrait-il prendre la place que ces caractéristiques devraient lui conférer ? Il faut rétablir la pleine légalité des établissements ferroviaires intégrés, dont la gestion et le contrôle public seront aussi à réformer profondément en vue de les soumettre à l'intérêt général.

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

La périurbanisation est incompatible avec la protection de l'environnement et la mise en œuvre d'une politique soutenable des transports, car les habitants périurbains n'ont pas d'autre choix que la voiture pour s'approvisionner, travailler et se distraire. Une re-densification de l'habitat est indispensable. Elle devra s'appuyer sur une réforme profonde de la fiscalité du bâti et de la politique immobilière, afin que les travailleurs puissent enfin revenir dans les centres-villes dont ils ont été chassés depuis un demi-siècle. La ville, longtemps si décriée au profit de la campagne, apparaît maintenant comme le lieu d'une écologie possible pour la vie quotidienne.

¹⁵ *Evaluation de la réforme du secteur du transport ferroviaire*, Conseil supérieur du service public ferroviaire (France), La documentation française, Paris, décembre 2002.

Pour limiter la consommation d'énergie et la pollution des transports, la taxation des carburants fossiles et la fixation de normes réglementaires d'émissions de CO₂ apparaissent plus efficaces et contrôlables par la collectivité que la création artificielle d'un « marché des permis d'émissions négociables », logiquement proposé par les néolibéraux mais aussi soutenu par un certain « néocapitalisme vert » qui s'illusionne sur l'incapacité des riches à acheter aux pauvres des « droits à polluer » plutôt qu'à les aider à se développer sans polluer.

La taxation des carburants devra être croissante, selon un plan pluriannuel autorisant l'adaptation du système productif et de transport. Une « vignette » automobile est nécessaire, harmonisée si possible au niveau de l'Union européenne, son prix devant être proportionnel à l'utilisation réelle, à la consommation d'énergie et aux émissions polluantes des véhicules. Ces dispositions inciteraient à produire des véhicules plus économes et moins polluants, ainsi qu'à restreindre le « marché » des voitures de grosse cylindrée, mesure d'utilité publique car la consommation moyenne d'une automobile et donc ses émissions de CO₂, même à faible vitesse, sont proportionnelles à la vitesse maximale qu'elle peut atteindre.

La technologie, pour nécessaire qu'elle soit, ne suffira cependant pas à atteindre les objectifs visés si la croissance des trafics continue à annuler, et au-delà, ses effets positifs. C'est pourquoi la priorité demeure de mettre un terme à la sous tarification des transports.

L'augmentation des prix devra concerner bien entendu avant tout les modes de transport où règne le *dumping* social. Il est prioritaire que marins et chauffeurs routiers, qui connaissent des situations parfois presque inhumaines, obtiennent des conditions sociales dignes. L'objectif à viser est l'harmonisation sociale par le haut, qui pourrait commencer au sein de l'Union européenne ... si le projet de traité constitutionnel ne l'interdisait pas¹⁶.

La mise en place ou le maintien de statuts pour les personnels participe à la fixation d'un montant adéquat du prix des transports, quand bien même ces personnels sont méprisés médiatiquement pour leur « corporatisme », opposés artificiellement aux usagers, abreuvés des qualificatifs de « nantis », « privilégiés » ou « archaïques » par des présentateurs de télévision et des éditorialistes ... qui gagnent 20 fois leurs salaires.

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

Contrairement à un discours récurrent, les investissements en infrastructures de transport de l'Etat et des collectivités publiques ne sont pas trop modestes ; de 1980 à 2003 inclus, ils se sont élevés en France à environ 310 milliards d'euros constants (valeur 2003)¹⁷. Sur cette période les dépenses routières ont représenté les deux tiers de l'ensemble, tous modes de transport confondus. Il ne s'agit pas de dépenser davantage, car la poursuite du développement des transports ne constitue certainement pas la première urgence sociale, mais de dépenser tout autrement en réorientant radicalement les investissements vers les modes de transport collectifs les moins nuisants et les moins voraces en énergie.

L'amélioration de l'offre de transport en commun et de sa qualité peut permettre à terme un véritable choix à la population condamnée à l'automobile et rendre possible le droit au transport. Ce dernier ne pourra d'ailleurs être concrétisé qu'en envisageant, au moins dans certains cas, la gratuité des transports collectifs.

¹⁶ L'article III-210 relatif à la politique sociale dans l'Union exclut explicitement : « (...) toute harmonisation des dispositions législatives et réglementaires des Etats membres ». Le *dumping* social a de l'avenir devant lui...

¹⁷ *Les transports en ...*, Rapports 1995 à 2003 de la Commission des comptes des transports de la Nation, INSEE et ministère de l'Equipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer.

La fièvre « décentralisatrice » régnante s'accompagne d'un risque d'émiettement progressif des politiques de services publics de transport, par l'affaiblissement des dispositifs de péréquation pour les usagers et des garanties sociales pour les personnels. Cependant, le fait que les élus locaux puissent prendre plus d'initiatives et de responsabilités en matière de politique des transports et d'urbanisme peut aussi les conduire à se saisir de nouvelles opportunités d'influer sur les contenus et la cohérence de ces politiques, sous la pression des citoyens. La sensibilité croissante de l'opinion aux besoins de services publics de qualité et aux impacts environnementaux des transports, provoque une prise de conscience chez nombre d'élus locaux, davantage soumis à la sanction électorale que les élus nationaux.

... et les citoyens pour qu'ils modifient leurs comportements

L'équation « bien-être + modernité = nombreux déplacements » doit être radicalement remise en cause. La tâche, ardue, consiste à battre en brèche plus d'un demi-siècle de conditionnement mental, à l'origine de représentations sociales désormais profondément ancrées. Il s'agit à proprement parler de changer de culture. Puisqu'en peu d'années il a été possible d'inculquer aux fumeurs qu'ils n'étaient pas les bienvenus dans les lieux publics fermés et de diminuer sensiblement l'agression tabagique, pourquoi ne serait-il pas possible de faire de même quant à l'agression, bien pire, que constitue la circulation automobile ? Des résultats concrets sont accessibles, car les enquêtes sur les transports indiquent qu'en ville, environ la moitié des déplacements en voiture ont lieu à moins de trois kilomètres.

Il est certainement plus réaliste d'envisager de déconnecter l'idée de bien-être de la consommation automobile que de poursuivre un laisser-aller suicidaire.

L'idée de diminuer les déplacements en augmentant leur prix choquera sans doute. Cependant, dans un cadre initial où règne le « marché », seule cette augmentation pourra mettre fin au rôle de variable d'ajustement en aval que l'organisation économique néo-libérale fait jouer aux transports. Sans aller jusqu'à prôner une totale autarcie régionale, admettons qu'il y a peu, nos parents n'étaient pas si malheureux, par exemple, de ne pouvoir manger des primeurs en toutes saisons au prix de la circulation d'une incessante *noria* de poids lourds, ou bien de ne pas se ruer chaque week-end sur les routes ou dans les aéroports...

Une hausse progressive du prix des carburants d'origine pétrolière ainsi qu'une diminution maîtrisée des transports sont de toutes façons indispensables. Le pic de production mondiale de pétrole sera atteint dans 2 à 6 ans, c'est-à-dire demain.

La nécessité de réguler fortement les transports et de re-localiser l'économie cheminent dans l'opinion publique. Il reste à l'encourager politiquement, ce qui est sans doute plus difficile car la réflexion des citoyens est souvent en avance sur celle de leurs élus. Ce signe encourageant ne se traduira en actes politiques qu'avec la démocratisation radicale des choix énergétiques et de transports évoquée en priorité. Avons-nous d'autre possibilité ?