

# Citoyen du monde à Montrouge

Hors série numéro 3, mars 2008

# La fin du pétrole

*Vous avez dit fin du pétrole ? Dans 40 ans, dites-vous ? Mais cette échéance est-elle connue de façon certaine ? Ne va-t-on pas découvrir de nouveaux gisements, je ne sais pas, moi, en Alaska, en Antarctique ? Depuis le temps qu'on en parle, hein ! Et puis, d'ici là, on trouvera bien des solutions. Les biocarburants, ITER, la fusion froide, les moteurs à eau...(CMM, édito du n° 22, juillet-août 2005 ).*

*Jusqu'à quel niveau le prix du pétrole devra-t-il monter pour faire prendre conscience de l'épuisement inéluctable des ressources fossiles ? L'humanité est en danger, mais préfère ne pas le savoir, et s'en remettre à d'improbables découvertes scientifiques et techniques à venir. (CMM, édito du n° 23, septembre 2005 ).*

*...Notre époque vit des changements sans précédent dans toute l'histoire de l'humanité. C'est le défi du réchauffement climatique, celui de la raréfaction des ressources fossiles, celui de la destruction de la biodiversité. (CMM, édito du n° 51, février 2008 ).*

## Sommaire :

<b>La hausse inexorable des prix</b>	<b>1</b>
<b>L'offre peine à suivre la demande</b>	<b>3</b>
<b>Les compagnies pétrolières</b>	<b>4</b>
<b>Le pétrole et la guerre</b>	<b>6</b>
<b>Monde</b>	<b>6</b>
<b>Europe</b>	<b>9</b>
<b>France</b>	<b>10</b>
<b>Montrouge</b>	<b>11</b>
<b>Le marché peut-il sauver la planète ?</b>	<b>12</b>
<b>Les agrocarburants sont-ils la solution ?</b>	<b>12</b>
<b>Les solutions technologiques</b>	<b>15</b>
<b>Vers une nécessaire sobriété</b>	<b>15</b>
- <b>Transports</b>	<b>16</b>
- <b>Logement</b>	<b>18</b>
- <b>Fiscalité</b>	<b>19</b>
- <b>impact sur l'emploi</b>	<b>20</b>
- <b>régulation internationale</b>	<b>20</b>
<b>En guise de conclusion</b>	<b>20</b>

## La hausse inexorable des prix.

4<sup>ème</sup> trimestre 2003. Le prix du pétrole brut de référence a atteint **36,20 \$** au 4<sup>ème</sup> trimestre 2003. Ce nouveau sommet s'explique par la météo glaciale aux Etats-Unis et le niveau très bas des réserves américaines. (CMM février 2004).

« Energie : mission impossible », titre de son côté Alternatives Economiques (numéro hors série – 4<sup>ème</sup> trimestre 2003, p80), qui précise : « une consommation qui croît fortement, des ressources qui s'épuisent et des énergies renouvelables à la traîne. L'avenir énergétique est sombre ».

Janvier 2004. Les prix du pétrole brut sont à leur plus haut niveau depuis le 17 mars 2003, juste avant le début de la guerre en Irak.

La consommation est passée de 56 millions de barils par jour en 1973 à 78 aujourd'hui, la part de l'Asie (Chine, Asie du Sud-Est et sous continent indien) a plus que triplé, passant à plus de 17 % de la consommation mondiale. (CMM, janvier 2004).

Mars 2004. Les cours des matières premières, comme l'acier, le nickel, le platine ou le cuivre, flambent. Le prix du pétrole approche des **40 \$** le baril. La demande fortement croissante de la Chine entraîne une raréfaction de l'offre. L'économie mondiale doit s'habituer à vivre avec des matières premières très chères, des goulets d'étranglement de production, voire certains risques de pénurie. « Il faut remonter au premier choc pétrolier de 1973, et à la flambée des matières premières qui l'avait accompagné, pour retrouver une situation comparable » estime l'investisseur Jim Rogers, qui pronostique que « cette hausse des prix devrait être longue, le temps d'augmenter les capacités de production, notamment minières », et donc *n'imagine d'autre solution que la fuite en avant ! Qui aurait pour conséquence évidente de raccourcir encore le délai avant l'épuisement complet, inéluctable, des ressources !* (Le Monde 24 mars 2004).

5 mai 2004. Le cours du baril de brut a atteint à New York son niveau d'octobre 1990 à **38, 21 \$** (Le Monde, 5 mai 2004).

Mai 2004. Le cours du baril de pétrole brut atteint des records (**41,85 \$**). Cela n'est bien sûr pas sans incidence sur le transport aérien et routier: British Airways augmente ses tarifs de 3,7 euros sur ses vols intérieurs, et 3,4 euros hors Royaume-Uni ; et depuis janvier, le gazole ( qui représente 21 % du coût d'exploitation d'un poids lourd) s'est renchéri de 11,3%.(Le Monde, 21 mai 2004).

Octobre 2004. le pétrole est maintenant à **55 \$** le baril ! Mais on a connu pire : après le deuxième choc pétrolier, il était monté à près de 40 \$ de 1979, qui équivalent à 80 \$ de 2003 (Alternatives Economiques, numéro hors série 4<sup>ème</sup> trimestre 2004). *Attendons-nous donc à le voir grimper encore. Il ne redescendra plus.*

Tour à tour, les marins-pêcheurs, les routiers, les agriculteurs, les transports fluviaux, les infirmiers, les chauffeurs de taxi, les ambulanciers, ..., réclament (et obtiennent) la détaxe totale du carburant, ou au moins une baisse de la taxe intérieure sur les produits pétroliers. (Le Monde 16 octobre 2004). *Au lieu de ces interventions au coup par coup (qui vont d'ailleurs à l'inverse de ce qu'il faudrait faire), ne vaudrait-il pas mieux réactiver le Plan, et lancer un débat citoyen sur la meilleure façon de faire face à l'inéluctable pénurie qui se profile (et qui touche de proche en proche tous les domaines : les transports, le logement, l'urbanisme, l'agriculture, la chimie, l'emploi, l'éducation, ...) ?*

« Comment vont évoluer les cours du pétrole dans les mois et les années à venir ? » Hausse continue et régulière ? Quand nous aborderons les 100 dollars le baril, la récession commencera, aboutissant à une grande dépression. Ou rupture brutale d'approvisionnement ? « S'il advenait une réduction durable de la production de pétrole supérieure à 1 M b/j, les prix augmenteraient fortement en un délai très court ». « Le choc est donc inévitable. La seule politique qui puisse en amoindrir les effets est la sobriété. C'est-à-dire la décroissance franche et durable de la consommation d'hydrocarbures, déployées en mesures normatives affichées, par exemple, dans le projet de loi de finances pour 2005, en France. » On ne voit rien de cet ordre, ni dans le discours de M. Sarkozy, ni dans la présentation du budget. Au contraire, l'hypothèse retenue d'un baril à 36,50 \$ en 2005 renforce « l'impression d'aveuglement du gouvernement à la réalité de la situation mondiale des hydrocarbures. » (Yves Cochet, Le Monde, 26 octobre 2004).

Décembre 2004. Le pétrole est revenu autour de **40 \$**. Mais alors, la fin du pétrole n'est pas pour demain ? En fait la demande se rapproche dangereusement de la capacité maximale de production ; quand elle l'atteint ou la dépasse, il y a tension sur les prix ; quand elle se relâche un peu, les prix baissent, donnant un mauvais signal aux consommateurs.

Comme l'explique bien Robert Mabro, président de l'Institut d'Oxford pour les études sur l'énergie, trois groupes contrôlent le marché du pétrole (Le Monde 11 décembre): l'OPEP, les compagnies pétrolières, et les institutions financières. Dans les années 1960 et 1970, les compagnies pétrolières, pour éviter que la production ne soit taxée trop lourdement, se montraient pessimistes sur le niveau des réserves. Aujourd'hui, elles les majorent, pour faire monter le cours de leurs actions. *Voilà qui n'est pas spécialement rassurant. ..*

Mars 2005. Le pétrole avoisine les **55 \$** le baril (bien loin de la fourchette de 22 à 28 dollars en vigueur entre 2000 et 2003). Selon le Saoudien Ali Al-Nouaïmi, il restera probablement entre 40 et 50 dollars pendant toute l'année 2005. Le secrétaire général de l'OPEP juge possible un baril à 80 dollars dans les deux années à venir. Néanmoins, la demande devrait progresser de 1,8% en 2005, selon l'Agence internationale de l'énergie. « Le monde peut dire adieu au pétrole pas cher » (Hugo Chavez, président du Venezuela). (Le Monde, 9 mars 2005).

Juin 2005. Le pétrole approche des **60 \$** le baril (light sweet crude 59,20 \$).

Août 2005. le 30 août, le pétrole a dépassé la barre des **70 \$** le baril ; depuis, il est redescendu à **65 \$** (9 septembre).

Octobre 2006. Le prix du baril de pétrole est redescendu un peu en dessous de **60 \$** (après avoir atteint **75 \$** en mai). (*Le Monde, 15-16 octobre 2006*).

Septembre 2007. Nouveau record pour le prix du pétrole : **82 \$ le baril !**

Octobre 2007. **98 \$ le baril**. On se rapproche du record absolu, en avril 1980, quand la Révolution islamique en Iran avait porté le baril à 101\$ (en monnaie constante). Selon une étude d'un groupe d'experts (Energy Watch Group), la moitié des réserves pétrolières seraient épuisées. Avec les mêmes méthodes de calcul, EWG avait pu annoncer, sans se tromper, que la production de la mer du nord atteindrait son pic en 2000. (*Le Monde, 20, 27 octobre 2007*).

Février 2008. « Pour la première fois, le cours du baril de pétrole à New York a clôturé **au-dessus des 100 dollars**. Cela fait plus de cinq ans que les prix montent. Aveugles à ce signal clair, les dirigeants économiques et politiques du monde continuent de gouverner sans souci de la catastrophe énergétique imminente : prix croissants, pénuries, inflation, troubles sociaux, famines...

Nous entrons dans une nouvelle époque où la question de l'approvisionnement en énergie dominera toutes les autres. Malgré nos alertes, les beaux parleurs ont continué de rassurer nos concitoyens en niant tout problème d'approvisionnement et en laissant entendre que les prix du pétrole baisseraient. Plus d'investissement, plus d'exploration, plus de technologie devaient résoudre le problème par la production de plus de pétrole. Mais non, les compagnies pétrolières ont beau forer plus de puits, injecter plus d'eau ou de gaz pour maintenir la pression dans les champs pétroliers, explorer de nouvelles régions, la production mondiale stagne depuis plusieurs années et s'apprête à décliner irréversiblement. La mer du Nord, l'Alaska, le Mexique sont en décroissance. L'OPEP elle-même, qui se réunira le 5 mars prochain, a-t-elle les capacités d'accroître sa production ? Nous en doutons.

Néanmoins, la demande mondiale de pétrole est plus forte que jamais. Insatisfaite, elle poussera les prix vers le haut, au détriment des pays et des personnes les plus défavorisés. Les pénuries locales de pétrole et les coupures d'électricité vont se multiplier, comme cela est déjà le cas en Birmanie, en Afrique du Sud, au Pakistan. La hausse continue des prix de l'énergie se propage déjà aux transports, aux denrées alimentaires et au secteur financier en affectant le budget des ménages incapables de rembourser leurs emprunts.

Il n'y a pas de bonnes alternatives au pétrole. Dans la situation actuelle, la seule politique de paix, de solidarité et de démocratie est la réduction drastique de la consommation des pays et des personnes riches. » (**Yves Cochet**, [ycochet@assemblee-nationale.fr](mailto:ycochet@assemblee-nationale.fr))

**PC :** Dès que j'ai mis le nez dans l'ouvrage d'Yves Cochet, Pétrole Apocalypse, je n'ai eu de cesse que de l'avoir fini. Le compte rendu que tu en as fait est fidèle [*ces notes de lecture sont disponibles sur demande*], mais ne m'avait pas fait ressentir l'importance et l'imminence du cataclysme. Bien sûr dans les derniers chapitres Y. Cochet parle des nouveaux gisements en Russie ce qui peut contribuer à retarder le choc; mais le comportement des responsables politiques est tel, que l'organisation de notre société comme il la préconise n'a que très peu de chances de se réaliser. Après la conférence sur l'économie mondialiste, à laquelle j'ai assisté à Fontenay, qui mettait en évidence l'imminence d'une rupture; je pensais déjà à un risque de guerre. Là, tous les éléments sont réunis. Dans ce cadre les problèmes qui nous occupent deviennent secondaires. La mondialisation libérale, la P.A.C., les O.G.M. et même l'Europe, tout est effacé par le changement d'équilibre que l'augmentation du prix du pétrole entraîne. Finalement ce qui reste constructif c'est l'isolation des maisons et les circulations douces. (*CMM, courrier des lecteurs, février 2006*).

## **L'offre peine à suivre la demande.**

Selon le scénario construit par l'Agence internationale de l'énergie, la consommation d'énergie devrait augmenter plus fortement d'ici à 2030 qu'au cours des trois dernières décennies. La demande des pays développés devrait continuer de croître : + 40% aux Etats-Unis et + 30% en Europe, mais surtout + 134 % pour les pays en développement (+ 119 % pour la Chine, + 188 % pour l'Asie du Sud). On passerait d'une consommation de 5350 millions de « tonnes d'équivalent-pétrole » en 2000 à 9061 en 2030. Et pourtant, l'agence s'appuie sur des prévisions de croissance moindres que les taux observés par le passé (numéro hors série d'Alternatives Economiques du 4<sup>ème</sup> trimestre 2003).

Le même article donne la répartition des réserves mondiales d'énergie non renouvelables (pétrole, gaz naturel, charbon) par zone géographique, qui représentent 40 ans pour le pétrole au rythme actuel de consommation (donc beaucoup moins – 30 ans ? -, puisque le rythme de consommation s'accélère), 62 ans pour le gaz naturel, 216 ans pour le charbon (toujours au rythme actuel de consommation...). C'est en Europe que les gisements de pétrole seront le plus vite épuisés (moins de 8ans), suivie par l'Amérique du nord (13, 5ans), la zone Asie-Pacifique (15 ans), et la Russie (qui se dépêche de liquider ses ressources : après Poutine, le déluge !). Le monde deviendra complètement dépendant

du Moyen-Orient, ce qui n'est pas pour rassurer ... et ce qui explique les manœuvres géostratégiques auxquelles on assiste quotidiennement.

L'OPEP (organisation de pays exportateurs de pétrole) a confirmé sa décision de réduire de 1 million de barils par jour sa production à partir du 1<sup>er</sup> avril. L'Agence internationale de l'énergie redoute que le prix du pétrole handicape la croissance. (*Le Monde 2 avril 2004*).

Les pays producteurs membres de l'OPEP se concertent pour réduire leur production de 1 million de barils par jour, sur un quota officiel de 28 millions. La consommation mondiale de pétrole s'élève à environ 85 millions de barils par jour. (*Le Monde 15-16 octobre 2006*).

« L'OPEP, l'Organisation des pays exportateurs de pétrole, en est déjà au maximum de ses capacités de production », a déclaré le ministre du Pétrole du Qatar, Abdullah Al-Attiyah.

Il ne s'agit pas du "pic pétrolier", c'est-à-dire du point - auquel nous sommes arrivés ou en passe d'arriver - où la production pétrolière mondiale totale atteint son maximum et entame une longue baisse. Cela pourrait être le cas, mais la hausse actuelle des cours n'est que la conséquence d'une demande grandissante, liée au développement des grands pays, en particulier d'Asie, dont de larges couches de la population sont en train de passer dans la catégorie des classes moyennes.

Les classes moyennes achètent des voitures, mettent la climatisation tout l'été, partent en vacances à l'étranger et font d'autres activités qui ont de fortes implications pour la consommation mondiale d'énergie. Mais, par-dessus tout, elles achètent des voitures. Pas seulement les classes moyennes américaines (et, de plus en plus, européennes), qui s'obstinent à conduire d'énormes 4 X 4. Mais aussi les nouvelles classes moyennes chinoises, indiennes, russes et brésiliennes, plus modestes, qui ne demandent qu'une voiture familiale pour les trajets scolaires et les fins de semaine. Il y en a un nombre colossal.

Goldman Sachs prévoyait, l'an dernier, qu'il y aurait plus de voitures en Chine qu'aux États-Unis dans 20 ans (soit environ 200 millions). Et 10 ans plus tard, le nombre de voitures en Inde devrait aussi dépasser celui des États-Unis. D'ici 20 ans, la Russie et le Brésil compteront chacun plus de voitures que le Japon. Nous allons vers un monde où le nombre de voitures s'appréciera à l'échelle du milliard, et cela implique un cours du pétrole constamment élevé.

Le mieux que nous puissions espérer pour les années à venir, par conséquent, est que la hausse du cours du pétrole soit relativement lente et constante, plutôt que brutale et rapide, car elle ferait l'effet d'un pavé dans la mare. (*Le soleil, 20 avril 2006 ; cité par Climat RAC-F*).

## **Les compagnies pétrolières : profits records, réserves en baisse**

2 003. Les compagnies pétrolières se portent bien : Shell a eu un résultat net de 11,7 milliards de dollars en 2003 ( en hausse de 27% par rapport à 2002), pour un chiffre d'affaires de 269 milliards de dollars . 3,9 milliards de barils de réserves sont passées de la catégories réserves prouvées à la catégorie réserves probables. Profit record pour Exxon Mobil : bénéfice net de 21 ,5 milliards de dollars, pour un chiffre d'affaires de 246,7 milliards de dollars (contre 204,5 en 2002). Cela l'aidera à verser 4,5 milliards de dollars de dommages aux victimes de la marée noire (remontant à il y a 15 ans) de l'Exxon Valdez, plus 2 ,25 milliards de dollars d'intérêts.

*Il faut qu'elles en profitent pendant que cela dure : dans 30 ans, plus de pétrole . Faut-il encore construire des autoroutes ?(CMM février 2004).*

### **BP**

Ruée sur le pétrole russe. Le géant britannique BP crée une co-entreprise avec son homologue russe TNK qui le propulse au même niveau de production que l'américain ExxonMobil, numéro un mondial. BP ajoutera ainsi, en 2003, 1,26 M barils par jour à sa production. (*CMM, novembre 2003*).

### **Shell**

Annnonce par Shell d'une réduction de 20% de ses réserves prouvées (qui passent dans la catégorie des réserves probables). La Securities and Exchange Commission (gendarme de la Bourse américaine) envisage de durcir ses règles de transparence en imposant aux compagnies pétrolières une procédure de certification des réserves prouvées par des ingénieurs indépendants. (*CMM, janvier 2004*).

Les réserves de pétrole de Shell encore revues à la baisse, de près de 500 millions de barils équivalent-pétrole. (*Le Monde 20 mars 2004*).

Shell (3<sup>ème</sup> groupe pétrolier mondial) et ses dirigeants savaient, depuis 4 ans déjà, que ses réserves prouvées étaient largement surestimées. Il a revu à la baisse de plus de 20% le montant total de ses réserves. (*Le Monde 5 mai 2004*).  
*)Les estimations des autres groupes pétroliers sont-elles dignes de confiance ?*

65 milliards d'euros, c'est le profit cumulé en 2004 par les 5 plus gros groupes pétroliers du monde (dont 20 pour Exxon –marque Esso- et 9 pour Total, qui n'a remboursé que 10 % des dommages causés par la marée noire de l'Erika...)(*Politis, 24 février 2005*).

## **Total**

Selon Total, la production de pétrole culminera vers 2025. Démonstration : « la fourchette oscille entre 2005-2010 pour les plus pessimistes, 2020-2030 pour les plus optimistes », écrit le directeur général de la branche gaz-électricité du groupe. « Notre position, dans le groupe, privilégie l'hypothèse d'un pic à l'horizon 2020-2030. » *Et voilà ! Dormez tranquilles, braves gens ! (Le Monde 19 juin 2004)*.

L'enquête sur Total conduit à des soupçons de caisse noire et de corruption. Plusieurs anciens cadres ont détaillé devant le juge Courroye le système de commissions mis en place pour obtenir des marchés, notamment en Russie et en Irak. Alcatel et Vivendi ont aussi été cités. (*Le Monde 16 octobre 2004*).

« Pour vous, notre énergie est inépuisable ». C'est signé Total.

Première réaction : quel culot ils ont, ces pétroliers, de nous parler d'énergie inépuisable !

Deuxième réaction : mais ils axent leur discours sur la rareté qui se profile « prendre soin des ressources rares, c'est construire un avenir énergétique », c'est donc qu'ils sentent que l'opinion est de plus en plus sensible à la question de la fin du pétrole, ... - et ça, c'est plutôt positif !

Troisième réaction, lire les petits caractères. « Total découvre de nouvelles réserves » (dormez tranquilles, braves gens, Total travaille pour vous). Réduit sa propre consommation d'énergie dans ses sites de raffinage et de pétrochimie (et conseille de faire de même pour les installations industrielles : c'est bien, ça !...). Et nous prévient que, « parce que le pétrole est précieux, il sera nécessaire de concentrer principalement son usage là où il est le plus difficile à substituer : les transports et la pétrochimie ». Les transports : nous, les particuliers à qui cette pub s'adresse, on ne peut pas essayer de réduire notre dépendance au pétrole, par exemple en prenant davantage les transports en commun (ou la bicyclette ? )...

(...)Mais quelle force elles ont, ces puissances industrielles et financières, à façonner insidieusement notre perception du monde, à force de séquences télé et d'images sur nos magazines, souvent avec talent et efficacité, il faut bien le reconnaître !

Sans compter que les télévisions, les journaux, sont essentiellement financés par la pub. D'où dictature de l'audimat sur les programmes télé. Rétrécissement de la diversité de la presse. Et en fin de compte affaiblissement de la démocratie. (*Extrait de l'édito du n° 35, daté juillet-août 2006 : « Pub »*).

Total enregistre un profit record de 9 milliards d'euros en 2004. (*Le Monde, 13-14 février 2005*).

Total a réalisé en 2005 un bénéfice de 12 milliards d'euros. L'UFC – que choisir demande que ces profits soient taxés à hauteur de 5 milliards d'euros, en proposant que cette taxe soit affectée au financement d'un mois de gratuité totale dans les transports publics en septembre (1,3 milliard d'euros), et au développement des transports collectifs (3,7 milliards d'euros). (*Le Monde, 16 février 2006*).

Le chiffre d'affaires de Total s'élève à 154 milliards d'euros. Bénéfice net en 2006 : 12,6 milliards d'euros (dont le tiers sera reversé aux actionnaires).

Envisage de se diversifier dans le nucléaire (mines d'uranium, exploitation de centrales nucléaires). Le groupe se développe déjà dans les énergies renouvelables, notamment l'éolien. Le nouveau patron juge bien audacieux ceux qui pensent (comme l'Agence internationale de l'énergie) que l'on pourra pousser la production pétrolière jusqu'à 120 millions de barils par jour (contre 85 actuellement). (*Le Monde, 6 février 2007*).

Total condamné, pour la pollution provoquée par le naufrage de l'Erika, de même que l'armateur et le gestionnaire du navire. En plus des amendes, ils devront verser 192 millions d'euros de réparations, à l'Etat et aux collectivités territoriales concernées (régions, départements, communes), ainsi qu'à la Ligue de protection des oiseaux. Le préjudice écologique fait ainsi son entrée dans le droit français. (*Le Monde, 18 janvier 2008*).

## **ExxonMobil**

Il faut dire qu'Exxon a fait fort, en annonçant le 31 janvier des profits qui dépassent 25 milliards de dollars pour l'exercice 2004.

C'est exactement la moitié de ce qu'il faudrait chaque année pour financer les Objectifs du Millénaire et donner leur chance aux plus pauvres de la planète. Il s'agit notamment, d'ici à 2015, de faire reculer le Sida et de vaincre le paludisme ; de réduire des deux tiers la mortalité des moins de cinq ans, des trois quarts la mortalité maternelle ; de réduire de moitié le nombre de personnes privées d'accès à l'eau potable ; d'assurer l'éducation primaire et secondaire à tous.

Or juste au moment où Exxon annonçait des profits annuels de 25 milliards de dollars, un happening surréaliste agitait le forum de Davos (Suisse). Là, une brochette de chefs d'Etats et de gouvernements, un parterre de patrons de firmes multinationales, le tout égayé par d'agaçantes vedettes de cinéma, se contorsionnaient à la recherche des 50 milliards pour les pauvres. Les communicants d'Exxon ne sont décidément plus ce qu'ils étaient. Heureusement qu'ils ont Hugues de Montvalon et La Tribune ! « On serait tenté de dire, y écrit-il, que le monde ne s'en porterait pas plus mal si Exxon enrichissait un peu moins ses actionnaires et un peu plus les pays en voie de développement ».

On serait tenté, mais on sait se retenir. D'abord parce qu'il est juste, dit-il, de rémunérer le capital « car sa rémunération en détermine l'allocation optimale ». Si l'on comprend bien, les profits record d'Exxon vont attirer le capital vers la production pétrolière, laquelle va pouvoir accompagner l'expansion effrénée - pardon, « optimale » - des transports. Des transports à la mesure d'une économie mondialisée, où les échanges internes aux firmes multinationales représentent 60% à 70% du commerce international - une proportion probablement « optimale », elle aussi. Ces échanges effrénés assurent en tous cas les fulgurantes ascensions de la demande de pétrole, de son prix - à son niveau « optimal », n'en doutons pas -, et des profits tout aussi « optimaux » des compagnies pétrolières. Et ce n'est tout de même la faute ni d'Exxon, ni d'Hugues de Montvalon, si cette économie mondialisée procure à quelques uns d'infinites richesses, tandis qu'elle plonge des centaines de millions d'autres, dans une insondable misère. Plutôt que de pleurer sur ce trivial partage, réjouissons-nous d'admirer l'optimum d'aussi près. » (*Analyse de Philippe Meunier, dans le journal en ligne respublica 1792 respublica@yahoogroupes.fr*).

ExxonMobil a fait en 2005 un profit de 36 milliards de dollars, profit le plus important jamais réalisé par une entreprise. Supérieur au PIB de 125 des 184 pays classés par la banque mondiale, équivalent au PIB de la Slovaquie. (*Le Monde, 1<sup>er</sup> février 2006*). *Immoral*.

ExxonMobil a dépensé au moins 19 millions de dollars depuis 1997 pour financer un réseau de dizaines d'offices d'études et de recherche afin d'introduire le doute dans les médias et le public aux Etats-Unis sur les changements climatiques et le rôle des émissions de gaz à effet de serre. Stratégie qui montre d'étranges similitudes avec celle suivie dans le passé par l'industrie du tabac avec le cancer du poumon. (*Le Monde, 15 février 2007*).

## Le pétrole et la guerre

Tankers et cargos sont les cibles de nouvelles menaces terroristes. Le cauchemar du pétrolier transformé en bombe flottante hante l'Asie du Sud-Est. (*CMM, décembre 2003*).

**Mer Noire.** Pour contourner la tutelle russe, les pays de la Mer Noire (Ukraine, Géorgie, Ouzbékistan, Azerbaïdjan, Moldavie) misent sur la coopération régionale, et réactivent le Guuam, une organisation régionale née à la fin des années 1990. Cette organisation « est centrée sur l'énergie, sur la nécessité de diversifier les routes d'approvisionnement des hydrocarbures venus d'Asie centrale », explique Alex Grigorievs, le représentant du National Democratic Institute, la fondation du Parti démocrate américain, chargée depuis un an d'une mission de conseil auprès des formations politiques locales. (*Le Monde, 11 mars 2005*).

Les néoconservateurs américains s'intéressent de près à la mer Noire. L'un d'eux, Bruce Jackson, explique : « si l'UER importe actuellement environ 50 % de son énergie, vers 2020, l'importation de celle-ci couvrira 70 % de ses besoins. Cette augmentation ne pourra se faire qu'à travers la mer Noire. La perspective de démocratiser la région de la mer Noire sera substantiellement renforcée par l'intégration de la Roumanie et de la Bulgarie dans l'Union européenne. » Les Etats-Unis viennent d'annoncer l'installation de quatre bases militaires américaines sur le littoral roumain de la mer Noire. (*Le Monde, 5 avril 2005*).

**L'engrenage.** Récapitulons : la CIA renverse Mossadegh, dirigeant iranien jugé dangereux pour les intérêts pétroliers américains, et le remplace par un shah pro-occidental ; les ayatollahs renversent ce shah d'Iran ; les américains soutiennent donc le tyran d'Irak Saddam Hussein, parce qu'il s'est lancé dans un sanglant conflit avec l'Iran ; Saddam, se trouvant mal payé des efforts consentis dans ce combat, envahit le Koweït, petit mais riche pays pétrolier ; Bush père envahit l'Irak, laissant dans la région, en Arabie Saoudite, des forces militaires ; la présence de ces forces militaires près des lieux sacrés de l'islam lancent Ben Laden sur le sentier de la guerre contre l'Amérique ; en représailles contre l'attaque des tours, Bush fils envahit l'Afghanistan (sans mettre la main sur Ben Laden...), puis, sur le prétexte de la menace d'armes de destruction massive en Irak (qui se révéleront inexistantes), envahit de nouveau (mais cette fois intégralement) l'Irak.

Le terrorisme est aujourd'hui plus dangereux que lorsque le président Bush lui a déclaré la guerre, mais l'essentiel pour Bush fils et les néoconservateurs n'est-il pas d'accroître le contrôle stratégique et économique du Moyen-Orient ? (*d'après Jan Krauze, Le Monde 2, 17 septembre 2005*).

## Monde

### Chine

En 2003, les importations de pétrole brut de la Chine (devenue le deuxième importateur mondial de pétrole après les Etats-Unis ) ont augmenté de 31 %. (CMM, février 2004).

La Chine est le 2<sup>ème</sup> consommateur mondial, derrière les Etats-Unis. D'ici à 2025 ses besoins doubleront, passant de 5,4 à 10,9 millions de barils par jour. Alors que ses propres champs pétrolifères s'épuisent, la Chine n'aura d'autre choix que d'acheter massivement à l'étranger. Washington s'inquiète de ce que la Chine finance en partie ses acquisitions pétrolières par des livraisons d'armes. (Le Monde 18 mars 2004) A rapprocher de cette autre information : Paris, contre Washington, prône la levée de l'embargo sur les armes imposé à Pékin. (Le Monde 12 mars 2004) Effrayante Realpolitik ! Surtout si on fait le lien avec ceci : La presse française, dans sa grande majorité, est sous le contrôle des marchands d'armes (dont Chirac est un grand ami)! En 2003, la Chine aura consommé 7 % du pétrole consommé en tout dans le monde, 25 % de l'aluminium, 27 % de l'acier, 30 % des minerais de fer, 31 % du charbon et 40% du ciment. Un déficit commercial est apparu pour la première fois au 1<sup>er</sup> trimestre 2004. Pour Pékin, la dépendance accrue à l'égard des approvisionnements énergétiques est considérée comme un péril stratégique. (Le Monde, 25 mai 2004).

« La Chine a consommé 6,3 millions de barils par jour en février 2004 : c'est le niveau qu'on anticipait pour 2010, au début de la décennie ! » observe, dans *Le Monde* du 7 mai 2004 Philippe Chalmin, professeur à Paris IX Dauphine, qui ajoute qu'« il est dangereux pour l'humanité que le pétrole soit trop bon marché, car cela incite à le gaspiller au lieu de préparer son remplacement » (il a raison, mais malheureusement, dans le cas des transports, on n'a pas vraiment de solution de remplacement ...). Dans le même sens, Jean-Charles Hourcade, directeur de recherches au CNRS, dans *Le Monde* du 25 mai, écrit : « Tant que, au journal télévisé de vingt heures, on expliquera à chaque hausse que l'Etat s'en met plein les poches, au lieu de dire que nous payons notre énergie à un prix bien inférieur à ce qu'il devrait être, on se rapprochera du moment de la raréfaction du pétrole ».

La Chine consommera en 2005 9,2 % de la production mondiale de pétrole. Le projet d'oléoduc entre la Russie et la Chine est toujours gelé. (CMM, octobre 2004).

Près de 700 millions d'automobiles circulent aujourd'hui dans le monde. Ce parc devrait doubler d'ici 2020, avec, notamment, l'explosion du marché chinois.

A l'horizon 2008, si la croissance poursuit son rythme, la Chine consommera, chaque année, l'équivalent de la production pétrolière du Koweït. Pékin se tourne donc vers d'autres sources d'énergie, comme l'électricité d'origine nucléaire. (informations reprises du Monde daté 15 octobre 2003).

En 2031, si l'économie chinoise continue à croître à un rythme de 8% par an, le revenu par habitant en Chine rejoindra celui des Etats-Unis actuellement (28 000 euros). A cette date, si les Chinois utilisent proportionnellement autant de pétrole que les Américains aujourd'hui, la Chine devra disposer de 99 millions de barils de brut par jour (la production mondiale de brut est aujourd'hui de 79 millions de barils par jour). Le parc automobile chinois s'établirait à 1,1 milliard d'unités. Les routes, autoroutes et parkings représenteront l'équivalent de la surface consacrée aujourd'hui à la culture du riz en Chine. La Chine consommerait 2 milliards de tonnes de céréales, soit les deux tiers de la production mondiale d'aujourd'hui, et 181 tonnes de viande, soit les 4/5 de la production annuelle de la planète. (étude de l'institut de recherche américain Earth Policy Institute, reprise par *Le Monde*, 11 mars 2005).

2031, c'est dans 26 ans seulement. Où est l'erreur ? Qu'est-ce qui va coïncider en premier ?

La Chine importe aujourd'hui 40 % de son pétrole, chiffre qui pourrait doubler en 2025. La sécurisation des routes d'approvisionnement énergétique est donc un enjeu vital pour elle. Elle s'est ainsi engagée dans un vaste effort de modernisation de son armée, se plaçant au troisième rang mondial en termes de dépenses militaires, derrière les Etats-Unis et la Russie. Elle se dote d'une constellation de satellites aux retombées militaires. (Le Monde, 21 octobre 2005).

La Chine et l'Inde: alors que leurs besoins énergétiques ne cessent d'augmenter, la Chine et l'Inde (qui à eux deux constituent le tiers de la population mondiale) décident de coopérer pour des explorations de pétrole et de gaz naturel dans des pays tiers. Déjà en janvier, l'Inde a annoncé avoir acquis 20% des parts du plus grand champ pétrolifère iranien qui est possédé à 50% par la compagnie chinoise Sinopec.

La Chine et l'Inde ont par ailleurs décidé de mettre un terme à leur contentieux frontalier. (Le Monde, 13 avril 2005).

**L'Asie-Pacifique** veut réduire sa dépendance envers le pétrole. Les seize pays qui forment la région Asie-Pacifique (Japon, Corée du Sud, Chine, Inde, Asie du sud-Est, Australie, Nouvelle Zélande) se sont mis d'accord pour réduire leur consommation en énergies fossiles et créer à terme une vaste zone de libre-échange incluant la moitié de la population mondiale. (Le Monde, 17 janvier 2007).

**Inde.** Bientôt 500 000 autos par an, avec Renault. Renault a passé un accord avec le 4<sup>ème</sup> constructeur automobile indien, pour construire ensemble 300 000 véhicules par an à partir de 2009, puis 500 000 par an à partir de 2012. (Le Monde, 10 novembre 2006). Une mauvaise nouvelle pour les émissions de gaz à effet de serre, et pour l'épuisement accéléré du pétrole.

L'Inde va devenir le centre asiatique de production des voitures à bas coût. L'Inde a produit 1,3 million de véhicules à 4 roues lors de l'année fiscale 2005-2006, elle devrait atteindre 3 millions de véhicules en 2015. (Le Monde, 1<sup>er</sup> août

2007). Voilà qui ne va pas dans le sens d'une diminution des émissions de gaz à effet de serre, ni de la consommation de pétrole !...

**Irak.** Les bénéfices tirés du pétrole **irakien** ne suffiront pas à payer la reconstruction du pays. Pis, ils ne suffiront pas à rénover l'industrie pétrolière. « Nous faisons face à des dizaines d'actes de sabotage qui visent l'oléoduc stratégique Kirkouk-Ceyhan (Turquie), ainsi que tous les oléoducs menant à notre raffinerie principale de Dora, dans la banlieue de Bagdad, et de nombreux champs pétroliers, qui sont paralysés ». Jusqu'à présent, l'Irak ne produit que la moitié (1,5 M barils par jour) de ce qu'il produisait sous Saddam Hussein. Les experts estiment qu'il faudrait investir 40 G \$ pour rénover l'industrie. (CMM, octobre 2003).

**Iran :** « Toute perturbation dans la situation économique et politique du pays peut mettre en crise la région et faire augmenter le prix du pétrole au-delà de ce qu'imaginent les Occidentaux. » C'est le ministre iranien de l'économie qui le dit, à propos de la question nucléaire. Le président iranien spéculait sur un affaiblissement durable de la puissance américaine, qui n'est pas la moindre conséquence de la guerre d'Irak. Une intervention qui était pourtant destinée à soumettre tout le Proche et le Moyen Orient... Le plus vraisemblable est qu'à la fin de son mandat, l'apprenti sorcier George Bush aura créé une vaste zone d'influence iranienne allant jusqu'aux frontières syriennes et jordaniennes, et disposant de l'arme atomique. Et cela sans parler des centaines de milliers de morts et des rancunes tenaces activées bien au-delà de cette région du monde. (Politis, 19 janvier 2006)

**Etats-Unis:** Le Sénat des Etats-Unis a adopté en novembre un texte autorisant l'exploitation pétrolière des sous-sols de l'Alaska au sein d'un territoire classé comme réserve depuis 1960 (Arctic National Wildlife Refuge) (Le Monde, 18 mars 2005, Silence, février 2006).

Dick Cheney, vice-président des Etats-Unis, est accusé d'avoir favorisé en 2002, pour l'obtention de contrats relatifs au pétrole irakien, la société Halliburton, dont il était le PDG jusqu'en août 2000. (Le Monde 17 juin 2004).

**Amérique latine.** De nombreux pays latino-américains affirment leur volonté de conserver –ou retrouver- leur souveraineté énergétique : en Bolivie, où l'industrie gazière a été privatisée dans les années 1990, le Mouvement vers le socialisme (opposition) prône la renationalisation de la production de gaz ; les compagnies étatiques boliviennes, vénézuélienne, argentine et équatorienne mûrissent un projet d'intégration régionale, baptisé PetroAmerica. Condoleezza Rice s'est rendue à Mexico le 10 mars, pour s'assurer d'un approvisionnement continu en pétrole de la part du Mexique, qui est le troisième fournisseur des Etats-Unis. (Le Monde, 11 mars 2005). Le président argentin appelle au boycottage de Shell (qui détient 16,5% du marché argentin), qui a augmenté le prix de l'essence. (Le Monde, 13-14 mars 2005).

**Venezuela.** Au Venezuela, l'un des trois principaux fournisseurs de pétrole des Etats-Unis, l'opposition ne désarme pas et obtient la convocation d'un référendum (pour renverser le président de gauche élu, Chavez, « coupable » de mettre en œuvre une réforme agraire au profit des plus déshérités). (Le Monde 5 juin 2004).

8<sup>ème</sup> producteur de brut et 5<sup>ème</sup> exportateur mondial, le Venezuela fournit près de 15 % des importations américaines. Son président Hugo Chavez a décidé d'augmenter les impôts des compagnies pétrolières (qui passent de 34% à 50 %). A partir de 2006, seules pourront exister des joint-venture, dont l'entreprise publique Petroleos de Venezuela détiendra la majorité du capital. (Le Monde, 18 novembre 2005).

**Bolivie.** L'Etat récupère trois compagnies pétrolières, la compagnie publique qui reprend leurs actions contrôlera 15 % des réserves gazières. (Le Monde 9 septembre 2004).

**Argentine.** Le cours du baril de pétrole brut atteint des records (41,85 \$). Les pays les plus pénalisés sont les pays pauvres. Ainsi, la pénurie d'énergie menace la croissance argentine. Le gouvernement a relevé la taxe sur l'exportation des produits pétroliers de 20 à 25 %, et celle sur les exportations de gaz de 5% à 20%. Dans les stations-services et pour les usines, le gaz a augmenté de près de 40%. Cette augmentation touche durement les plus pauvres. Plus de 36 % ne disposent pas du gaz naturel, et près de 60% vivent dans l'extrême pauvreté. Les spectacles et les matches de football nocturnes seront suspendus, et l'illumination publique sera réduite. (21 mai 2004 Le Monde).

**Algérie :** une économie très dépendante. Le pétrole et le gaz représentent 95 % des exportations du pays: 41% pour le pétrole, 41% pour le gaz, 13 % pour les produits raffinés du pétrole. (Le Monde, 13-14 février 2005). Et une fois les gisements épuisés ?

L'Algérie libéralise le secteur du gaz et du pétrole, jusqu'à présent exclusivement gérés par une société nationale, la Sonatrach. Désormais, les sociétés étrangères pourront détenir 100 % d'un gisement. (Le Monde, 23 mars 2005).

**Tchad.** L'argent du pétrole se fait attendre au Tchad. 30 millions de dollars sont bloqués sur un compte séquestre à Londres.

L'action du gouvernement est placée sous l'étroite surveillance de la Banque mondiale et du groupe d'experts indépendants qu'elle a mis en place pour assurer le suivi du projet pétrolier Tchad-Cameroun. 10 % des recettes doivent être déposées sur un compte « pour les générations futures ». 80 % du reste doivent être investis dans les



secteurs prioritaires –éducation, santé, accès à l'eau et développement rural-, tandis que 15 % sont destinés au fonctionnement de l'Etat et 5% à la région productrice. (*Le Monde 2 juin 2004*).

Selon la présidence du Tchad, les compagnies pétrolières exploitant le pétrole tchadien ont encaissé 900 millions de dollars, d'octobre 2003 à juin 2004, tandis que l'Etat tchadien n'en a récupéré que « moins de 40 millions ». « Si le brent [brut de la mer du Nord] est à 40 dollars, le pétrole tchadien sera vendu 29 dollars, prix sur lequel il faut encore déduire 10,52 dollars pour le transport. C'est-à-dire que le prix de vente est à moins de vingt dollars, alors que le baril est aujourd'hui à 50 dollars sur le marché international. » (*Le Monde 17 octobre 2004*)

**Le Gabon** commence à penser à l'après-pétrole. Les puits de pétrole s'assèchent. La production est passée de 18,5 à 12,5 millions de tonnes entre 1997 et 2002. Et si de nouveaux gisements ne sont pas découverts, elle va diminuer de moitié dans les cinq ans à venir. Ce qui risque de déclencher un séisme dans l'économie, totalement dépendante de cette matière première. « Pendant les trente dernières années, l'or noir a représenté 30 % du produit intérieur brut, plus de 60 % des ressources budgétaires et 70 % des recettes à l'exportation », indique Paul Toungui, le ministre de l'économie et des finances. (*Le Monde, 16 décembre 2003*)

**Au Nigeria**, 300 milliards de dollars sont venus remplir les caisses du gouvernement au cours des 25 dernières années, mais le revenu par tête reste inférieur à 1 dollar par jour pour la simple et bonne raison que la majorité de l'argent atterrit sur des comptes bancaires en Suisse, comme celui détenu par l'ancien dictateur Sani Abacha. (*tribune de Sanou Mbaye, dans Le Monde 28 septembre 2004*).

**Congo-Brazzaville**. Nos banques [françaises] ruinent le Congo-Brazzaville, avec la complicité du dictateur Sassou-Nguesso. Elles ont octroyé des prêts gagés pour soutirer à ce pays au bord de la banqueroute l'argent qu'il n'a pas encore, celui du pétrole qu'il vendra dans les années à venir ! *Politis du 16 septembre 2004, qui cite Témoignage Chrétien*.

## Europe

**Allemagne**. Taxer moins le travail, davantage l'énergie : c'est ce que fait , avec succès, l'Allemagne. Depuis le 1<sup>er</sup> avril 1999, une taxe est appliquée à l'électricité, aux combustibles et aux carburants, avec une charge fiscale dix fois plus lourde sur les carburants. Chaque année la taxe augmente pour atteindre, en 2003, 2% du prix de l'électricité, 2% du prix des combustibles et 15,3 % du prix des carburants (avec des dérogations). Les recettes servent à abaisser les contributions des employés et des employeurs au système de retraite, et à promouvoir les énergies renouvelables. Résultats : la consommation d'énergie recule, d'ici à 2005, les émissions de CO2 auront diminué de 2 à 3%, 250 000 emplois ont été créés entre 1999 à 2003. (*CMM, mai 2004*).

**Les pays de la zone euro** se sont engagés à ne pas baisser l'impôt sur les carburants (*Le Monde, 11-12 septembre 2005*).

**Grande-Bretagne** : les importations de brut dépassent les exportations pour la première fois depuis 25 ans. Les gisements de la mer du Nord, vieillissants, sont, en effet, arrivés à maturité. Les réserves pétrolières du royaume qui atteignaient 15,4 milliards de barils en 1979 sont tombées à 4,5 milliards à la fin de 2004. « Le rythme de plus en plus rapide d'épuisement des richesses est une mauvaise nouvelle pour le gouvernement au moment où les prix des hydrocarbures sont élevés et vont le rester », souligne Michael Hughes, économiste en chef de la banque d'affaires Barrings Asset Management. (*Le Monde, 12 novembre 2005*).

**En Georgie**, une révolution pacifique a renversé M. Chevardnaze. La Géorgie est une république par laquelle passe un oléoduc stratégique reliant Bakou (sur la mer Caspienne) à la Mer Noire (et il y a en outre un projet d'oléoduc reliant Bakou à la Méditerranée par la Turquie). (*CMM, décembre 2003*).

**L'Ukraine**, comme **la Géorgie**, veulent atténuer leur dépendance énergétique du grand frère russe.

Lors de sa première visite officielle en France, le premier ministre ukrainien, Ioula Timochenko, a plaidé la cause de l'oléoduc Odessa-Bnody, qui permettra d'acheminer le pétrole du Kazakhstan jusqu'au port polonais de Gdansk, via la mer Noire.

Par ailleurs, l'oléoduc Bakou-Tbilissi-Ceyhan, récemment inauguré, va acheminer le pétrole d'Azerbaïdjan jusqu'en Méditerranée, sur 1760 km, via la Géorgie et la Turquie.

La mer Caspienne, enclavée entre l'Iran, la Russie, le Kazakhstan, l'Azerbaïdjan et le Turkménistan, dispose d'une réserve de pétrole brut estimée entre 30 et 70 milliards de barils (contre 150 à 250 milliards de barils pour l'Arabie saoudite), ce qui explique l'intérêt porté par les Etas-Unis à cette région du monde. (*Le Monde, 15 juin 2005*).

## Russie

Au Bachkortostan, République appartenant à la Fédération de Russie, la révolte gronde contre le président Rakhimov, ancien patron d'un groupe pétrochimique, accusé d'avoir fait main basse, avec son clan familial, sur les richesses pétrolières de la région, et de maintenir la population dans la pauvreté. (*Le Monde*, 10-11 avril 2005).

Le rapprochement pétrolier entre Moscou et Washington se poursuit. Jusqu'à présent, la fourniture russe de pétrole aux Etats-Unis est symbolique : 4%. Mais la Russie a l'intention de pomper de plus en plus de pétrole : 120 à 150 millions de tonnes d'ici 2020. 408 MT sont prévues en 2003, soit +10% par rapport à 2002.

Projet de terminal à Mourmansk. Autre projet vers Nakhoda, en Extrême-Orient russe : soutenu par le Japon et les Etats-Unis. Interrogations sur le financement du projet, très coûteux pour Moscou, ainsi que sur l'ampleur des réserves réelles de la Sibérie. Projet d'oléoduc à Daqing, en Chine. (*CMM*, octobre 2003).

L'Union européenne voudrait voir les prix énergétiques internes pratiqués en Russie alignés sur les prix internationaux. Elle y voit une subvention énorme accordée à l'industrie nationale. La Russie, qui détient 1/3 des réserves mondiales de gaz naturel et fournit 40 % du gaz importé par les quinze, vend cette énergie à ses propres industries à un sixième du prix pratiqué sur le marché européen.

Moscou rétorque qu'une hausse des prix internes serait socialement explosif dans un pays où se chauffer l'hiver est une question de vie ou de mort. (*CMM*, novembre 2003).

La Russie veut se donner les moyens de vendre le plus d'hydrocarbures possibles. Ses riches réserves (6% des réserves mondiales) contribuent au silence prudent des Occidentaux sur le glissement autoritaire du régime russe et sur la guerre en Tchétchénie. (*Le Monde* 19 juin 2004).

Le géant pétrolier russe Ioukos est soupçonné d'être au cœur d'un scandale de blanchiment d'argent sale dans le sud de l'Espagne. (*Le Monde*, 17 mars 2005).

La Russie envisage la construction d'un gigantesque oléoduc permettant de fournir en abondance du pétrole à partir du lac Baïkal, non seulement à la Chine, mais aussi aux deux Corée et au Japon. (*Le Monde* 21 août 2004). Transneft, la compagnie d'Etat russe, veut faire passer ses tubes à 800 mètres du lac, le plus ancien du monde, classé au Patrimoine mondial de l'Unesco. (*Le Monde*, 2 mars 2006).

L'Europe est dépendante de la Russie pour le gaz. La Russie ne manque pas de le faire sentir. C'est ainsi qu'en raison d'un différend avec la Biélorussie, elle n'a pas hésité à fermer quelques jours les vannes de l'oléoduc transitant par ce pays. Quatre Etats de l'Union européenne, Allemagne, Pologne, Hongrie et Slovaquie, en ont subi les conséquences. Les Européens peinent à élaborer un front commun. (*Le Monde*, 10, 14 janvier 2007).

**Union européenne.** La Commission européenne se fixe pour objectif de passer à 20% d'énergies renouvelables d'ici à 2020 (au lieu de 7% aujourd'hui). Et de réduire ses émissions de gaz à effet de serre d'au moins 20% d'ici à 2020. (*Le Monde* 12 janvier 2007).

**Le Danemark** va doubler la part de ses énergies renouvelables d'ici à 2025, pour la porter à au moins 30% de l'énergie consommée. (*Le Monde*, 21 janvier 2007).

**Suède :** La Suède veut éliminer complètement, d'ici 2020, sa dépendance au pétrole. Elle a mis en place des aides et des facilités fiscales en faveur des carburants agricoles et des énergies renouvelables, et a lancé un appel à projets pour la mise en place d'une « société renouvelable ». Les énergies renouvelables assurent actuellement 26 % des besoins. (*Silence*, avril 2006).

## France

**Transports.** Sur les 75,6 Mtep de produits pétroliers consommés par la France, le secteur des transports en consomme à lui seul 49,2, soit 65 %. La poursuite des tendances en cours conduira inéluctablement ce secteur à l'impasse sachant *qu'au rythme actuel d'extraction* (or celui-ci ne cesse de croître...), l'épuisement des gisements connus est prévisible d'ici 40 à 50 ans. (*extrait de l'édito de CMM n° 5, janvier 2004*).

La conduite moins rapide des automobilistes, en 2004, a réduit la consommation de carburant. (*Le Monde* 15 octobre 2004)

Pour la quatrième année consécutive en 2005, les automobilistes français ont consommé moins de carburant.

Il y a là l'effort des constructeurs pour des véhicules plus économes (la consommation moyenne est passée de 8,3 litres aux 100 km en 1990 à 6 litres aujourd'hui. Mais aussi : avec 398 milliards de kilomètres parcourus, la circulation n'augmente plus, le chiffre est stable depuis quatre ans.

Il est vrai que néanmoins, à cause de l'augmentation du coût, le budget moyen des ménages consacré à l'achat de carburant a augmenté de 11 % en 2005 par rapport à 2004, passant à 1085 € (*Le Monde*, 29 juin 2006).

Le ministère des transports souligne que le comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire de décembre 2003 a décidé de consacrer 75 % des moyens financiers aux projets ferroviaires. Mais la route bénéficie d'importants subsides à travers les contrats Etat-région (2000-2006) : 5 milliards d'euros contre 2,4 pour le fer. Rien qu'en 2006, la route bénéficiera d'une enveloppe de 850 millions d'euros contre 166 pour le ferroviaire et 20 pour les voies fluviales. (*Le Monde, 15 juin 2006*).

Décroissance : c'est commencé. Pour la première fois depuis 1974, les Français ont moins utilisé leur voiture en 2005 et 2006 (-1,4% en 2005 par rapport à 2004, - 2 % en 2006) . La hausse du prix des carburants ainsi que l'amélioration de l'offre de transports en commun expliquent cette évolution. Les transports en commun progressent chaque année de 5 à 6 %. Mais la voiture représente encore 83 % des déplacements. (*Le Monde, 19 septembre 2007*).

Airbus A380, une prouesse technologique ou le dernier dinosaure ? Cocorico, l'Airbus A380, qui vient d'être présenté à 4 500 invités, truffé d'innovations techniques, illustre la suprématie d'Airbus, fruit de la coopération de la Grande-Bretagne, de l'Espagne, de l'Allemagne et de la France, et donc symbole de la construction européenne, face à l'américain Boeing. Il pourra accueillir jusqu'à 800 passagers, aura un rayon d'action de 14 800 km et une durée de vie de 30 à 40 ans. Il a coûté 10,7 milliards d'euros, comme le tunnel sous la Manche. (*Le Monde 19 janvier 2005*)

Mais le transport aérien représente un gaspillage considérable d'énergie : une même dépense d'énergie permet à un voyageur de parcourir une distance 9,5 fois plus grande en TGV qu'en avion ; un vol Paris-New-York correspond presque, par passager, à la consommation annuelle d'une petite voiture ; le transport aérien (kérosène) représente déjà 5% de la consommation mondiale de pétrole (et une part infime du nombre total de voyageurs-kilomètres). Le kérosène est détaxé, alors qu'il devrait être lourdement taxé pour prendre en compte le fait qu'il s'agit d'une ressource non renouvelable (et donc que toute consommation aujourd'hui en prive les générations futures), et que le transport aérien pollue : il est responsable de 3 % des émissions mondiales de gaz à effet de serre.

Il y a fort à parier que, bien avant la fin de leur « durée de vie », les A380 apparaîtront comme des gadgets ruineux et donc inexploitable.

Enfin, le gouvernement, par la bouche du premier ministre, tient un discours de vérité sur le pétrole, en déclarant que le pétrole cher est un fait durable, et en invitant chacun à « diminuer sa consommation ». A juste titre, il justifie le maintien des taxes (les baisser serait donner un signal erroné au consommateur), tout en mettant en place des mesures particulières pour les catégories les plus pénalisées.

*Mais pourquoi a-t-il renoncé à limiter la vitesse à 115 km/h sur les autoroutes (ce qui permettrait de réduire le nombre de morts ; de réduire notre facture pétrolière et donc le déficit du commerce extérieur de la France ; de réduire l'émission de gaz à effet de serre ; et pour les automobilistes d'alléger leur facture de carburants) ? Qu'il ait cédé aux critiques des hommes politiques, de droite comme de gauche, n'est pas une excuse. (Le Monde, 13 septembre 2005).*

*Et pourtant, 48 % des Français sont d'accord pour une limitation de vitesse sur l'autoroute à 120 km/h, selon une enquête de l'Ademe citée par Silence de septembre, qui ajoute : 59 % des Français sont pour l'arrêt de construction de toute autoroute et pour l'affectation des crédits dégagés au rail ; 43 % des Français souhaitent que le kérosène soit taxé comme l'essence ou le diesel. (Le Monde, 11-12 septembre 2005).*

**Chauffage.** La hausse du fioul domestique, qui chauffe un tiers des maisons individuelles françaises, s'élève à 31, 7 % par rapport au 1<sup>er</sup> trimestre 2004. (*CMM, octobre 2004*).

**Grenelle de l'environnement.** Un certain nombre de mesures positives ont été annoncées (qu'il reste à traduire en actions et moyens), pour faire baisser la consommation d'énergie et lutter contre le réchauffement climatique, dans les domaines des transports et de l'habitat.

**Bâtiments.** Généralisation des normes de basse consommation énergétique dans le logement neuf et les bâtiments publics (50 kWh/m<sup>2</sup>/an à partir de 2010 ; rénovation thermique des logements et bâtiments existants, avec des mécanismes incitatifs (crédits d'impôts et prêts).

**Transports.** Arrêt de l'augmentation de capacités routières et aéroportuaires, sauf « cas de sécurité ou d'intérêt local » ; construction de 2000 km de lignes ferroviaires à grande vitesse d'ici à 2020 ; création d'autoroutes ferroviaires et maritimes ; réduction de moitié de la consommation de carburant et des émissions de CO<sub>2</sub> du transport aérien d'ici à 2020 ; instauration d'une écotaxe kilométrique pour les poids lourds sur le réseau routier, hors autoroutes [*pourquoi cette restriction regrettable ?*] ; rétablissement de la contribution de l'Etat au financement des transports en commun en site propre.

**Energie.** Etude de la création d'une taxe carbone sur la consommation en énergie des biens et des services ; interdiction des lampes à incandescence en 2010 ; objectif de 20% d'énergies renouvelables en 2020.

**Santé.** qualité de l'air : moins de 15 microgramme par m<sup>3</sup> de particules fines, en 2015. (*Le Monde, 27 octobre 2007*).

*[On peut déplorer que la politique nucléaire soit poursuivie –l'annonce du gel sur la création de nouveaux sites nucléaires n'est pas significative, car les nouveaux réacteurs seront installés sur des sites existants-. Et que le soutien*

aux agrocarburants ne soit pas remis en cause malgré les avis de plus en plus sceptiques sur leur intérêt écologique global.

Mais surtout : comment ne pas souligner l'incohérence de Sarkozy, qui a confié à Jacques Attali une mission sur les moyens de « libérer » la croissance ? L'un des grands enjeux de la période à venir est de concilier les préoccupations sociales avec les préoccupations écologiques. Cela passe par une plus grande solidarité entre les Français, ce qui va à l'inverse de la politique fiscale, en faveur des très riches, et anti-sociale, contre les moins bien lotis, menée par le gouvernement. JPA].

## Montrouge

Parmi les nombreuses propositions de Particip'actif, dans le domaine des énergies renouvelables :

- Une réglementation qui définisse des gabarits, des hauteurs et des implantations permettant l'ensoleillement des bâtiments et l'installation d'énergies renouvelables.
- La possibilité de construire en fond de parcelle ou sans contiguïté dans des cas à déterminer.
- La clarification de la restriction introduite par les règles U4.5 et U11.1b concernant l'intégration à l'architecture des installations relatives aux énergies renouvelables.
- L'application obligatoire pour les équipements publics des recommandations en faveur des énergies renouvelables
- La même obligation en ce qui concerne la récupération des eaux de pluie (mesure à étendre aux vastes surfaces des terrains de sport)
- Nous réclamons une incitation réelle pour des constructions répondant à des normes écologiques, par exemple un gain de constructibilité ou une exonération temporaire de taxe d'habitation en contrepartie d'un effort en termes d'énergie renouvelables et de végétalisation des façades ou des toitures. *Particip'actif (Septembre 2007) 06 17 58 47 02 Particip'actif@laposte.net.*

## Le marché peut-il sauver la planète ?

« Le fait qu'une ressource non renouvelable –le pétrole, par exemple- tende à devenir plus rare pousse son prix à la hausse, ce qui amène les acheteurs de produits pétroliers à freiner leur demande (...). Pour les libéraux, [cela] règle la question du développement durable (...). Mais il faut avoir la foi libérale chevillée au corps pour penser que ce mécanisme des prix suffit. Car il faut beaucoup de temps pour infléchir un urbanisme qui repose largement sur l'automobile, un modèle de production (le flux tendu) qui dépend largement du transport routier, une division internationale du travail axée en partie sur le faible coût des transports, etc. (...). Et ceux qui subissent le plus les conséquences négatives [des hausses de prix] sont les plus fragiles. Voilà pourquoi l'intervention publique est un accompagnement indispensable du mécanisme des prix.

En outre, le signal des prix est incapable, par définition, de réduire les atteintes à l'environnement qui ne se traduisent pas par des hausses de prix, car il ne s'agit pas de marchandises : la biodiversité, la qualité de l'air, le réchauffement climatique, etc. (...). L'environnement est une chose trop importante pour devenir un simple sous-produit de l'intérêt économique et de la main invisible du marché. » *Denis Clerc, alternatives économiques hors-série, 2<sup>ème</sup> trimestre 2005). Loin de conduire à une allocation optimale des ressources en capital, les mécanismes aveugles du marché nous mènent droit dans le mur.*

Cette nouvelle donne énergétique va rendre plus nécessaire que la « main invisible » du marché soit guidée par une main capable de voir à plus long terme. (*Denis Clerc, Alternatives économiques, novembre 2004*)

*Le libéralisme économique transforme tout en marchandise ; il pousse à consommer toujours plus ; il fait abstraction du fait que les ressources de la planète ne sont pas illimitées ; il ne prend pas en compte les dégâts provoqués sur l'environnement (réchauffement climatique, pollution, extinction des espèces, ...) : il nous conduit ainsi à la catastrophe.*

*Il faut au contraire introduire des règles (c'est-à-dire réguler) : en imposant le principe pollueur-payeur, pour décourager les comportements polluants ; en limitant, par des quotas ou par des incitations fiscales, le recours aux énergies non renouvelables ; en imposant la réduction des émissions de gaz à effet de serre...*

*Pourtant, n'y a-t-il pas des écologistes qui sont partisans du libéralisme économique ?*

*Certes, tout le monde, aujourd'hui, se dit plus ou moins concerné par l'écologie. Mais comment ne pas voir la contradiction insurmontable entre la doctrine du libéralisme économique, et un réel souci de l'environnement ? Les soi-disant « écologistes » qui ne sont pas antilibéraux sont pour le moins inconséquents.*

*Oui, être soucieux de l'environnement, c'est une raison suffisante pour s'opposer au libéralisme économique !*

*( extrait de l'édito du n° 38 de CMM, daté janvier 2007 : « écolo donc antilibéral » ).*

## Les agrocarburants sont-ils la solution?

*C'est seulement vers le milieu du XXème siècle qu'on a commencé à pomper massivement le pétrole. L'aéronautique et l'automobile se sont développées.*

*1970 : près de 3,7 milliards d'humains ; 1980 : 4,4 milliards ; 1990 : 5,3 milliards ; aujourd'hui : 6,5 milliards. On pense (on espère) que la population va se stabiliser aux alentours de 9 milliards, vers 2050.*

*Saura-t-on nourrir cette population ? Pas de problèmes, disent les éternels optimistes : il y a encore plein d'espaces inoccupés, des déserts, des forêts ; on peut augmenter les rendements, grâce aux engrais, aux pesticides, aux manipulations génétiques...*

*Oui, mais... il n'y aura plus de pétrole !*

*Pas de problèmes, répondent les éternels optimistes : on a du charbon pour 250 ans ; y a qu'à remplacer le pétrole par les agrocarburants ; et puis il y a le nucléaire (et on va pas tarder à trouver la machine qui n'aura presque plus besoin de carburant, et qui ne produira presque plus de déchets)... (extraits de l'édition n° 47, daté octobre 2007).*

**L'Union Européenne** a fixé un objectif de 2% de biocarburants en 2005, 5,75 % en 2010. La Confédération paysanne est favorable aux biocarburants, mais en soulignant qu'ils « ne doivent pas entrer en concurrence avec l'alimentaire », ni se développer à grands renforts d'insecticides et d'OGM. L'agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie observe que « compte tenu des zones cultivables disponibles et de la rotation des cultures, le potentiel des biocarburants est aujourd'hui limité à 4,5% de l'utilisation de carburants, loin des 5,75 % de la directive ». (*CMM, juin 2004*).

La Commission européenne engage les Etats membres à s'engager davantage dans la voie des agrocarburants. L'objectif européen d'atteindre 2% de part de marché au niveau européen en 2005 n'a pas été atteint (on en est à 0,8%) ; il est fixé à 5,75 % en 2010 (et la France vise 7% en 2010).

Mais le développement des biocarburants a lui aussi des limites : pour la France, l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie estime que, en 2010, 1,7 million d'hectares devra être consacré aux cultures de colza, de betterave et de blé pour atteindre l'objectif fixé. Mais ce nombre excède les surfaces des campagnes françaises laissées en jachère (1,5 millions d'hectares), dont une partie seulement est cultivable...

Et il ne faudrait pas exercer de nouvelles pressions sur la biodiversité, les sols, les ressources en eau. En Amérique du Sud et en Asie du sud-Est, le développement à grande vitesse de la production de biocarburants fait craindre une amplification de la déforestation (qui, on le sait, contribue à l'effet de serre). La Commission européenne envisage donc d'imposer des normes minimales de viabilité écologique pour les biocarburants. (*Le Monde, 10 décembre 2005*)

**France** : M. Raffarin veut tripler les capacités de production de biocarburant d'ici à 2007. Il s'agit de permettre à la France d'atteindre les objectifs fixés par l'Union européenne. Les carburants « verts » permettent de diminuer les émissions de gaz à effet de serre de 70% en moyenne. (*Le Monde 9 septembre 2004*).

Six nouvelles usines de fabrication d'éthanol et de Diester vont être construites d'ici à 2007. Le volume de biocarburants devrait être prochainement porté à 950 000 tonnes, permettant de respecter la directive européenne (5,75 % de biocarburants d'ici à 2010).

Dans le monde en 2004, 33 millions de tonnes de bioéthanol ont été produites, le Brésil et les Etats-Unis se partageant 95% du marché.

« D'ici 20 à 30 ans, 30% des cultures pourraient être consacrées à du non-alimentaire », estime Jacques Siret, président de l'Organisation nationale interprofessionnelle des oléagineux. « Les filières végétales permettent d'éviter de 50 à 80 % des émissions de CO2 et d'économiser de 50% à 80 % d'énergie fossile », explique Maurice Dohy, directeur d'un groupement d'intérêt scientifique, Agrice, sous la coordination de l'Ademe (agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie).

Dans la chimie aussi, les « bioproduits » sont des alternatives aux produits dérivés du pétrole : le blé pour les matières plastiques, principalement dans les sacs biodégradables ; les applications dans les tensioactifs (utilisés pour les cosmétiques, les détergents) et les solvants (encres, ...) commencent à ne plus être négligeables pour les filières céréales et oléagineux ; les biolubrifiants ont déjà trouvé leur place. (*Le Monde, 11 juin 2005*).

Le gouvernement français a décidé que dès 2008 (au lieu de 2010 dans le plan initial), les carburants consommés par les véhicules devront comporter 5,75 % de biocarburants (au lieu de 1 % aujourd'hui). Cela mobilisera 2,2 millions d'hectares (sur un total de 18 millions d'hectares de terres arables en France), et cela amènera donc à utiliser à cette fin le 1,5 million d'hectares de jachère. Mais toute extension nouvelle de ces cultures ne pourra plus se faire qu'aux dépens des cultures alimentaires. La voiture du riche mangera-t-elle le grain du pauvre ? Faute d'une sérieuse maîtrise de la demande, le volontarisme de l'Etat revient à remplir au compte-gouttes un seau qui fuit de toutes parts. (*Alternatives économiques, janvier 2006*).

**Brésil** : l'éthanol (produit à partir de canne à sucre) représente déjà 25 % de la consommation d'énergie. Cette nouvelle industrie devrait créer un million d'emplois en 2005. (*Le Monde, 19 mars 2005*). *Intéressant, mais il ne faut pas oublier que les terres mobilisées pour les biocarburants ne sont plus disponibles pour l'alimentation.*

Le prix du sucre a presque doublé entre novembre et mai, passant de 260 à 492 \$ la tonne, niveau jamais atteint sur le marché de Londres. Pourquoi cette explosion ? Les ingénieurs ont depuis longtemps mis au point un carburant à partir de la canne à sucre, l'éthanol (l'alcool, tout simplement), qui complète l'essence. Premiers producteurs de canne à sucre, les Brésiliens sont devenus les champions de ce carburant merveilleux qui coûte et pollue moins. La moitié de leur production alimente les moteurs à explosion spécialement adaptés. « Dans 20 ou 25 ans, le Brésil sera la plus grande puissance énergétique de la planète », pronostique Lula, fier d'annoncer « nous avons atteint l'autosuffisance en pétrole ». (*Le Monde*, 14-15 mai, et 25 mai 2006). Dans le même esprit, le gouvernement français fixe l'objectif de porter les biocarburants, d'ici 2015, à 10 % du volume de carburants, soit deux fois plus que les objectifs européens. Pour l'agriculture, la concurrence entre les besoins alimentaires et les besoins en carburant a commencé !... Se nourrir ou circuler, faudra-t-il bientôt choisir ?

**Mexique :** le prix de la tortilla de maïs, aliment de base des Mexicains, a grimpé en flèche depuis le début de l'année. Il avait déjà augmenté de près de 14% en 2006, et de 30% en trois ans. Depuis quelques jours, les manifestations se multiplient, dans la capitale et les principales villes du pays. (*Libération*, cité par RAC-F, février 2007)

**Europe :** Si le flex-fuel intéresse tant nos ministres, c'est qu'il carbure au Brésil, où plus de 800 000 véhicules à moteurs E85 ont été vendus en 2005 (contre 30 000 en 2003). Le Brésil fournit 36 % de l'éthanol carburant produit dans le monde, l'Europe seulement 10 %. Le modèle brésilien n'est pourtant pas exportable en France : les surfaces cultivables sont insuffisantes pour fournir le parc automobile en éthanol.

Couvrir les sols européens de champs de betterave, colza, tournesol et courir après la moindre biomasse à valoriser pour remplir nos réservoirs ne va pas sans poser quelques problèmes. La ruée sur l'or vert risque d'accroître la pression sur les sols et les ressources en eau. Elle peut également nuire à la biodiversité. Enfin, elle vient concurrencer d'autres enjeux environnementaux, tels que la réduction des déchets et l'agriculture raisonnée. (*Libération*, 8 juin 2006, *Journal de l'environnement*, 12 juin, repris par RAC-F 15 juin). On peut tourner le problème dans tous les sens : pas d'autre solution qu'une diminution drastique des transports routiers !...

L'utilisation à des fins énergétiques des sols pour la culture du maïs ou de la canne à sucre pourrait concurrencer des productions alimentaires (cela a déjà commencé, avec la crise du maïs au Mexique). (*Hervé Kempf*, *Le Monde*, 11-12 mars 2007).

**Prix agricoles.** L'envolée des prix internationaux est notamment due à l'utilisation de plus en plus fréquente du maïs pour produire de l'éthanol qui sert à fabriquer du biodiesel, produit de substitution de l'essence en période de cherté du pétrole. L'année dernière, les Etats-Unis ont retiré du marché 40 millions de tonnes de maïs pour les consacrer à ce nouveau carburant. (*Libération*, cité par RAC-F) C'est d'autant plus inquiétant et stupide que les études US (Farrell, etc.) montrent toutes que l'efficacité énergétique du bioéthanol de maïs est inférieure à 1 (on dépense plus d'énergie fossile pour le produire qu'on en retire en l'utilisant). De plus, cette énergie fossile est aux USA en grande partie du charbon avec un bilan GES très mauvais. Avec le bioéthanol de maïs, les USA ont tout faux et le savent, mais les lobbies agricoles et automobiles ont jusqu'ici gagné le combat. (commentaire de PB sur liste ATTAC-énergie). Circuler ou manger : faut-il déjà choisir ? (CMM février 2007)

Les industries agroalimentaires sont elles aussi affectées par la hausse du prix du ... pétrole, dont un sous-produit, le polyéthylène téréphtalate (PET) est massivement utilisé pour la fabrication des bouteilles d'eau. (*Le Monde*, 17, 18 février 2005).

La Banque mondiale s'inquiète de la possibilité d'une hausse supplémentaire de 40 % du prix des céréales, alors que les stocks sont à un très bas niveau.

Les stocks de blé, de maïs et de riz sont tombés à 16 % de la consommation annuelle mondiale. Parce que la sécheresse a fait des ravages en 2006 dans les récoltes australiennes et ukrainiennes. Parce que la Chine a réduit des deux tiers, depuis 1999, sa politique de stockage. Mais aussi parce qu'une part de plus en plus importante de la récolte de maïs américain est affectée à la fabrication de biocarburant. (*Le Monde*, juin 2007).

Bien sûr, pour faire rouler une voiture, on peut remplacer le pétrole par de l'éthanol, mais... un seul plein d'éthanol pour un 4x4 nécessite autant de céréales qu'un an de nourriture pour une personne. (*Silence*, avril 2007).

Nourrir 9 milliards de Terriens. Le modèle d'agriculture intensive des pays développés, où l'usage des produits chimiques et phytosanitaires entraîne une forte pollution, est en outre condamné à terme par l'augmentation des prix de ces produits, du fait de la hausse du coût du pétrole, et n'est donc pas transférable aux pays du Sud. « Nous allons vers une agriculture au coût énergétique élevé, disposant de peu d'engrais et devant économiser l'eau », note Michel Griffon. (*Hervé Kempf*, *Le Monde*, 11-12 mars 2007).

**Une fausse alternative, aux conséquences tragiques : les agrocarburants** (parfois faussement appelés « biocarburants »)

« L'expansion fulgurante des agrocarburants est une tragédie planétaire. Elle conduit en premier lieu à la stérilisation de millions d'hectares de terres agricoles et à l'aggravation tragique de la faim. Pour faire rouler des bagnoles. Savez-vous que le quart du maïs américain sert déjà à fabriquer du carburant automobile ?

Une telle révolution a des effets en chaîne sur toutes les céréales et plantes alimentaires, dont le cours explose.

Elle conduit également à la destruction de ce qui reste de forêts tropicales.

En Indonésie, le palmier à huile menace tout à la fois l'homme, l'orang-outan et l'éléphant d'Asie, ridiculisant tous les grands discours sur la biodiversité.

En Afrique, le bassin du Congo est attaqué.

Au Brésil et en Amérique latine, on plante de la canne à sucre ou du soja partout.

Pour remplir les réservoirs au détriment de la forêt et du cerrado, pourtant des écosystèmes uniques.

Les biocarburants sont des armes de guerre et de mort.

Qui les soutient ?

L'agriculture industrielle, les transnationales et tous ceux qui leur sont soumis, dont nombre de journaliste hélas.

En France, je décris un système complexe dont l'un des centres n'est autre que le ministère de l'Écologie de M. Borloo, à travers l'Ademe et un organisme méconnu, Agrice.

À quelques semaines du " Grenelle de l'Environnement ", cela mérite d'être discuté.

Mais je n'oublie pas tous les autres, y compris certains "écologistes" fort mal inspirés.

Car les biocarburants, comme je le montre, et malgré de rares études manipulées par lobby, ont un bilan écologique désastreux, qui aggravera l'effet de serre, quoi qu'en dise la propagande. Et en France, leur développement signe la fin de la jachère, refuge de la faune banale, des oiseaux et petits mammifères.

Au fait, savez-vous qu'une usine du Havre transformera dès 2008 des animaux en biocarburants ? Et qu'on tente de faire pousser, par génie génétique, des arbres mous, permettant d'extraire leur cellulose, matière première des biocarburants ? »

*Fabrice Nicolino, 1er septembre 2007, journaliste à Terre Sauvage et à La Croix, après avoir travaillé pour Politis, Géo, Le Canard Enchaîné, Télérama.*

L'OCDE recommande que les gouvernements cessent de promouvoir les agrocarburants à coup de subventions. Et [ *c'est plus discutable, JPA*] que l'Organisation mondiale du commerce réduise les droits de douane sur les agrocarburants, afin de permettre aux pays en développement de tirer parti de conditions climatiques plus favorables à leur production. (*Le Monde, 12 septembre 2007*).

## Les solutions technologiques

Le modèle occidental devra privilégier un essor des recherches et des investissements dans les énergies de substitution ou dans l'efficacité énergétique : moteur à hydrogène, voiture « 3 litres » (de carburant aux 100 km), énergie solaire active (chauffe-eau) ou passive (orientation, circulation de l'air) dans les bâtiments, développement des carburants de substitution. (*Denis Clerc, Alternatives économiques, novembre 2004*)

Sans doute faudra-t-il aller plus loin en inventant des moyens de transport plus légers, moins gourmands en carburant, fonctionnant avec des sources d'énergies alternatives. La période actuelle est encore celle des défricheurs. Ainsi, dès 2007, naviguera le premier cargo doté d'une aile volante de 160 m<sup>2</sup>, qui remplace le moteur en rythme de croisière lorsqu'il y a du vent. Des prototypes de navires ou d'avions fonctionnant à l'énergie solaire ont déjà navigué et volé.

L'hydroptère, ce navire ultrarapide dont la coque, à grande vitesse, s'élève au-dessus de la surface de l'eau, veut battre d'ici quatre ans le record du tour du monde à la voile en travaillant en collaboration avec l'École polytechnique de Lausanne. "Si on peut aller plus vite sur l'eau, le transport maritime peut être remis en selle pour un certain nombre d'applications", estime Mme Lamblin. En 2002, un ancien ingénieur du Centre national d'études spatiales a inventé l'"Aile volante épaisse aérostatique", un dirigeable destiné au transport de charges de 500 tonnes. Le système a fonctionné, mais faute de viabilité économique, il reste pour l'instant remisé dans les cartons. A l'image des fous volants précurseurs de l'aéronautique au début du XXe siècle, le transport mondial de 2050 s'inspira-t-il de ces idées originales ?

Et le photovoltaïque ? « Un kilowattheure 7 à 10 fois plus cher à produire qu'avec un diesel, sans espoir de réduction majeure ». L'hydrogène ? « Mais il faut d'abord l'extraire, ce qui nécessite beaucoup d'énergie. Si on la tire des énergies fossiles, on tourne en rond. » (*Benjamin Dessus, président de l'association Global Chance, qui dénonce « les utopies technologiques, alibi politique, infantilisation du citoyen », Politis, 3 mars 2005*).

Les constructeurs automobiles cherchent à se débarrasser de leur dépendance à l'égard du pétrole. Leur effort porte sur l'utilisation future de l'hydrogène comme carburant. Mais la production de gaz est elle-même vorace en énergie. « A l'horizon 2020, l'hydrogène coûtera toujours des sommes colossales », souligne Louis Schweitzer, PDG de Renault. L'hydrogène nécessiterait en outre la mise en place d'un réseau de distribution dont le coût est évalué à plusieurs dizaines de milliards d'euros. « Si on voulait remplacer du jour au lendemain le pétrole par de l'hydrogène, il faudrait, pour produire celui-ci, multiplier par 2,5 le parc français de centrales nucléaires, ou bien implanter 250 000 éoliennes [contre 5 000 aujourd'hui] », affirme M. Morcheoine, directeur de l'air et des transports à l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME). (*informations reprises du Monde daté 15 octobre 2003*).

On ne nie même plus l'existence des problèmes écologiques, aujourd'hui : on compte sur les chercheurs pour trouver des solutions et sur l'autorégulation d'une économie de libre-échange . Et tant pis si les rapports du Programme des

Nations-Unies pour l'environnement, depuis trente ans, démentent les prétendus progrès apportés par la technologie : ces constatations induisant un tel bouleversement de notre vision du monde, « nous ne croyons plus ce que nous savons », comme l'exprime le philosophe Jean-Pierre Dupuy. C'est une attitude de déni d'ordre religieux. » (*Yves Cochet, Politis, 17 février 2005*).

## Vers une nécessaire sobriété

« Dans la vie quotidienne, 500 000 types de produits dépendent du pétrole : médicaments, cosmétiques, lubrifiants, ordinateurs, plastiques, colles, peinture, vêtements, ... ». Pour « réduire les conséquences mortelles du choc », Yves Cochet développe 4 thèmes clés : autosuffisance locale et régionale ; décentralisation géographique des pouvoirs ; relocalisation économique et protectionnisme ; planification concertée et rationnement. (*Yves Cochet, dans Silence, de février 2003, « pétrole et géologie politique »*).

« La seule politique qui vaille : opter pour une sobriété massive et généralisée, et serrer radicalement la ceinture aux hydrocarbures. La décroissance va nous être imposée. La vraie question, c'est : comment faire, dans un tel contexte, pour sauver la démocratie et la solidarité, valeurs humaines fondamentales ? » (*Yves Cochet, Politis, 17 février 2005*).

Lecture conseillée : « Pétrole apocalypse » (Yves Cochet) (Fayard, 19 €)

*En réalité, nous allons être contraints de réduire très fortement notre consommation d'énergie. Les énergies renouvelables (énergie éolienne, énergie solaire, biomasse, biocarburants, ...) ne suffiront pas à remplacer le pétrole qui nous fera défaut. Comment allons-nous faire ? Il nous faut dès à présent faire preuve d'imagination. Que faisons-nous, chacun d'entre nous, pour économiser l'énergie et les matières premières non renouvelables ? Comment nous organisons-nous pour exercer une pression sur nos élus (au niveau de notre commune, de notre département, de notre région, de notre France, de notre Europe), pour qu'ils nous aident à économiser l'énergie, et pour que les services qu'ils mettent à notre disposition consomment moins d'énergie ? (extraits de l'édito du n° 23 de CMM, septembre 2005).*

## Transports

**Analyse : pourquoi consommons-nous, en France, autant de produits pétroliers, dans les transports ?** (extraits de l'édito de CMM n° 5, janvier 2004).

L'urbanisme couramment pratiqué porte une lourde part de responsabilité dans la situation actuelle : les logements en périphérie, les emplois dans le centre (tertiaire) ou en banlieue éloignée (industrie), le commerce (grande distribution) dans d'autres banlieues. Ces orientations ont obligé les citoyens à augmenter leurs distances de parcours et ont contribué à l'accroissement des déplacements quotidiens, en particulier domicile-travail. La colonisation des centres-villes par les bureaux y a, en parallèle, fait croître le coût des logements, avec pour conséquence de réserver ceux-ci aux ménages aisés, de renforcer la ségrégation sociale et d'encourager partout l'étalement urbain, sous forme d'une péri-urbanisation « à la Californienne ». Alors que l'habitat dispersé se prête mal aux dessertes par les transports en commun, la motorisation de masse est une réponse obligée à ce type d'urbanisation. Tout a donc été fait pour imposer l'usage de l'automobile en zone urbanisée.

Or, pour effectuer un déplacement donné de voyageurs, les transports en commun terrestres demandent entre six et huit fois moins d'énergie que les transports routiers individuels en ville, entre *trois et quatre fois moins* en parcours interurbain. De même, un transport donné de marchandises demande entre *trois et cinq fois moins d'énergie* s'il est effectué par les voies maritime ou ferroviaire plutôt que par la route. Quant au transport aérien, son utilisation pour de courts trajets intérieurs apparaît comme un gaspillage d'énergie, aussi bien pour les voyageurs que pour le fret, alors même qu'il tend à se développer pour ce dernier usage.

Par ailleurs, les méthodes « modernes » de gestion, qu'on les nomme « zéro stock », « flux tendu » ou « juste à temps », consistent ni plus ni moins à multiplier les transports pour suivre au plus près l'utilisation des marchandises, qu'il s'agisse de production ou de commercialisation, plutôt que de massifier le transport en constituant des stocks. De fait, les économies réalisées en termes de gestion des stocks (coûts de personnel, charges foncières des hangars,...) proviennent de la circulation d'un flux ininterrompu de véritables « stocks roulants ».

Cette possibilité de multiplier sans limite les flux finit par conférer une importance secondaire à la localisation des lieux 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 3500 kilomètres avant d'être réunis...



Cette « optimisation » de la production n'est rendue possible que parce que le transport est relativement sous-tarifé du fait d'un excédent de l'offre, notamment routière et maritime. Les transports peuvent ainsi jouer le rôle peu enviable de *variable d'ajustement* de quantité de décisions économiques prises au niveau de la production et de la commercialisation, en assumant les tensions et les contradictions de celles-ci. L'offre surabondante de transport repose elle-même, d'une part sur la *généralisation de la dérégulation et du dumping social* dans ce secteur, d'autre part sur le fait de *compter pour rien*, ou pour très peu, les impacts considérables des transports sur l'environnement et la qualité de vie des populations.

C'est cette sous-tarification des transports qui a rendu possible le développement effréné de la mondialisation libérale.

Il est donc urgent d'imposer, dans le débat citoyen, une réflexion sur la politique des transports, avec ses enjeux sociaux et environnementaux, et ses liens avec l'urbanisme, et avec la localisation de la production. Les déplacements en général doivent diminuer. Il faut progressivement se rapprocher de la vérité des prix en intégrant ce qui n'est pas aujourd'hui pris en compte. Cette réflexion doit se mener de façon démocratique, en se projetant dans l'avenir, et déboucher sur des actions planifiées.

### **Propositions**

La progression de la demande va faire durablement grimper les cours et imposera de profondes mutations à notre système économique : modifications profondes dans l'urbanisme avec la densification de l'espace pour permettre l'utilisation des transports en commun, des péages urbains ; essor des commerces de proximité de type supérettes au détriment des grandes zones commerciales ; réduction de la production à flux tendus ; extension du ferroutage. L'agriculture biologique, moins gourmande en énergie, devrait se trouver stimulée. (*Denis Clerc, Alternatives économiques, novembre 2004*)

Eviter les déplacements inutiles : en limitant la dispersion de l'habitat (réhabilitation des centres villes, en y acceptant une plus grande densité de population) ; en développant partout où c'est possible le travail à distance ; en évitant d'importer de pays lointains des marchandises disponibles localement, mais au contraire en consommant en priorité des produits locaux, ce qui implique de réorienter l'agriculture ; en faisant payer aux transports un « juste prix » qui prenne en compte à la fois le coût des nuisances générées sur l'environnement, et la spoliation des générations futures par la consommation de ressources non renouvelables. Privilégier les transports économes en énergie : bicyclette, transport maritime ou fluvial, transports en commun. Faire du tourisme autrement, ... (*éditos du n° 10, juin 2004 et du n° 22 juillet -août 2005*).

L'Agence internationale de l'énergie (AIE) appelle instamment à économiser le pétrole : réduction de la vitesse à 90 km/h sur autoroute, raccourcissement de la semaine de travail, incitation au télétravail pour limiter les déplacements professionnels, baisse des tarifs ou gratuité des transports publics. (*Le Monde, 3-4 avril 2005*).

**Réduire la vitesse pour les poids lourds. Développer le fret ferroviaire.** Pour contribuer au Grenelle de l'Environnement, la fédération nationale des transporteurs routiers a proposé de réduire de 10km/h la vitesse maximale autorisée pour les poids lourds. Plusieurs ONG estiment que la réduction de vitesse maximale devrait être appliquée à tous les véhicules, et permettrait de réduire de 1% les émissions françaises. (*Le Monde, 5 septembre 2007*).

En outre, fait sans précédent : le 10 septembre, dans l'atelier « Transports » du « Grenelle de l'environnement », les représentants des associations environnementales et des syndicats ont décidé de faire front commun pour que le fret ferroviaire soit placé au centre d'une politique durable des transports. Conséquemment, ils s'opposent publiquement et officiellement, dans le cadre du « Grenelle », au projet de réduire fortement l'outil de production du transport ferroviaire de marchandises et notamment à la fermeture, envisagée par la SNCF, de 262 gares au trafic de fret par wagons.

*Il y a fort à faire : la part du fret ferroviaire est aujourd'hui réduite à 8 % pour la France et à 7% pour l'Union européenne (à comparer à 40 % aux Etats-Unis) ! Le réseau autoroutier français est majoritairement utilisé (à 70 %) par des camions venant d'Espagne, d'Allemagne, d'Italie et de Belgique pour le transport international de marchandises (Politis, 26 juillet 2007).*

### **Une mesure pour réduire la facture pétrolière et pour réduire nos émissions de gaz à effet de serre.**

Alors que la Ministre de l'Economie convoque les principales sociétés pétrolières afin d'obtenir d'hypothétiques engagements, Agir pour l'Environnement, France Nature Environnement, le Réseau Action Climat France et la Fédération Nationales des Associations d'Usagers des Transports réclament à nouveau une baisse de 10 km/h des vitesses limites autorisées sur les routes et autoroutes.

Cette simple mesure de bon sens permettrait d'éviter le rejet de près de 2 millions de tonnes de CO2/an et diminuerait significativement les consommations de carburant sur autoroute d'un litre aux 100 km. Mener campagne afin que les automobilistes lèvent le pied aurait également un impact positif sur la sécurité routière et les nuisances sonores.

*Agir pour l'Environnement, France Nature Environnement, le Réseau Action Climat et la FNAUT s'étonnent encore que le Gouvernement n'ait pas retenu cette mesure dans le cadre du Grenelle de l'environnement, mesure portée par les ONG et pourtant consensuelle au sein du groupe de travail Climat/énergie. Réduire de 10 km/h les vitesses autorisées sur routes et autoroutes est une mesure simple, efficace immédiatement et qui permettrait de surcroît à la France de s'aligner sur les vitesses moyennes pratiquées majoritairement chez nos voisins européens.*

*La facture pétrolière de l'automobiliste devrait inciter le Gouvernement à faire preuve d'ambition en privilégiant certaines mesures concrètes. En attendant une modification du Code de la Route abaissant les vitesses limites sur autoroutes et routes, le Gouvernement doit impérativement cesser une gesticulation médiatique sans impact sérieux sur les consommations de carburant et inciter les automobilistes à agir en citoyens responsables en limitant dès à présent leur vitesse. (CMM, novembre 2007).*

### **Vers la relocalisation de la production ?**

Neuf mille kilomètres ! Telle est la distance cumulée que parcourent en moyenne une dose de lait, des fruits et des matières plastiques avant d'être transformés en pot de yaourt et atterrir dans votre réfrigérateur. En trente ans, le fret maritime mondial a triplé tandis que le transport routier en France a bondi de 43 % en moins de quinze ans. La mondialisation des échanges est telle que le commerce international représente l'équivalent du tiers de la production mondiale.

Ces périple, extrêmement gourmands en carburant, ne sont possibles que parce que le coût du transport n'est que faiblement répercuté dans le prix final du pot de yaourt, par exemple. Le renchérissement annoncé du prix du pétrole, du fait de l'épuisement des réserves, et le réchauffement climatique lié aux émissions de CO<sub>2</sub> vont nous obliger à remettre à plat dans les trente ou quarante prochaines années les flux mondiaux de marchandises. Dans un scénario où le prix du baril passe de 70 à 180 dollars, comme l'envisage le Conseil général des ponts et chaussées dans un rapport sur les transports à l'horizon 2050, la donne logistique risque d'être profondément modifiée. Le gazole représente 20 % des coûts pour une entreprise de transport, qui dégage une marge de 4 %. On voit que si l'on touche à la variable prix du carburant, tout le modèle économique bascule. "On ne paye pas l'énergie à son juste prix, analyse Thierry Raes, responsable du pôle énergie et transports dans le cabinet de conseil Pricewaterhouse Coopers. C'est une logique très perverse. Les dommages collatéraux - sociaux et environnementaux - de la mondialisation ne sont que très partiellement pris en compte."

Les aberrations sont facilement décelables dans la vie de tous les jours. Les poires en provenance d'Argentine peuvent être achetées par un distributeur moins cher que celles produites dans l'Union européenne. Les fraises chinoises sont devenues ultra-compétitives, alors que pour être vendues en France elles réclament vingt fois plus d'équivalent pétrole que la fraise du Périgord. "Entre un quart et la moitié du poids d'un jean est émis en CO<sub>2</sub> du fait de la délocalisation de la production", pointe Alain Morcheoine, directeur de l'agence pour l'environnement Ademe.

Ces aberrations sont d'autant moins tenables que la consommation énergétique mondiale va, d'ici à 2025, augmenter de 60 % du fait notamment du rattrapage économique de la Chine et de l'Inde. Si demain les Chinois achètent autant de voitures que les Européens, leur consommation d'énergie serait de 1 milliard de tonnes équivalent pétrole par an, soit autant que les Etats-Unis, le Japon et de l'Europe aujourd'hui. *[Ceci n'aura pas lieu, tout simplement parce que c'est impossible. JPA].*

"Durant les trente dernières années, on a clairement favorisé les économies d'échelle, avec des usines de plus en plus grosses, capables de desservir des zones de plus en plus vastes. Du fait de la contrainte énergétique, le mouvement devrait être amené à s'inverser", estime Véronique Lamblin, directeur d'études au groupe Futuribles.

Huit sèche-cheveux, grille-pain ou cafetières sur dix vendus dans le monde sont produits en Chine. Ces logiques de spécialisation par zones de production sont-elles tenables alors que le coût de l'énergie va exploser ?

Le commerce maritime mondial est passé de 2,5 milliards de tonnes transportées en 1970 à 6,1 milliards en 2003.

La flotte de conteneurs est passée en cinq ans de 2 600 à 3 500. Ce chiffre devrait dépasser les 4 000 en 2008.

Les émissions de CO<sub>2</sub> des transports routiers en France se sont multipliées par 6,4 entre 1960 et 2000. *(Le Monde, 10 juin 2006).*

"Dans les vingt ou trente ans qui viennent, les logiques de proximité vont reprendre le dessus", assure Francis-Luc Perret, spécialiste de la logistique à l'Ecole polytechnique de Lausanne. Michelin, leader mondial du pneumatique, n'est-il pas déjà dans cette logique avec le procédé C3M ? L'entreprise a développé des "micro-unités de production" de la taille d'un petit camion, qui peuvent fabriquer en grande quantité des pneus partout sur la planète. Plusieurs dizaines d'unités sont actuellement testées. "L'avenir est à des organisations composées d'un bureau d'étude dans un pays et de multiples unités de production basées à proximité des zones de consommation", imagine M. Naillon. Une réorganisation nécessaire, mais pas suffisante pensent certains. Ce sont les comportements mêmes des consommateurs, poussés à pouvoir acheter tout, tout de suite, qu'il va falloir faire évoluer. "A-t-on forcément besoin de recevoir en 24 heures, en plein mois de janvier, un maillot de bain acheté par correspondance, se demande M. Morcheoine. Aujourd'hui, on abuse du flux tendu. Le produit arrive le plus vite possible, alors qu'on pourrait faire du "juste à temps", c'est-à-dire le faire arriver à l'heure prévue."

## **Logement**

Inciter à une meilleure isolation des logements, développer l'utilisation d'énergies douces pour le chauffage et l'eau chaude, développer l'utilisation d'appareils électriques plus économes. (*édito du n° 10, juin 2004*).

**Le bâtiment** - résidentiel et tertiaire - est le premier consommateur final d'énergie (43 % du total) et responsable de 21% des émissions de gaz à effet de serre. Ces dernières ont augmenté de 22,3% entre 1990 et 2004, presque autant que les transports (+22,7%) ! Le rapport « Kosciusko- Le Déaut » appelle notamment à une "révolution de l'habitat".

Dès aujourd'hui, avec les techniques disponibles, les spécialistes estiment possible de diminuer de 40% la consommation d'énergie dans la construction neuve et tendre en une ou deux décennies vers le bâtiment passif ou "à énergie positive".

Mais la prise en compte du parc existant est incontournable. Pour arriver, d'ici 2050, à une moyenne de l'ordre de 50 kWh, par m<sup>2</sup> et par an, pour le chauffage et pour l'eau chaude sanitaire en énergie primaire au plan national (la consommation moyenne actuelle dans le parc ancien est de 328 kWh/m<sup>2</sup>/an) il est nécessaire de rénover 400.000 logements par an jusqu'à cette date !

La réalisation de cet objectif représenterait une création de 100 000 emplois et un investissement de l'ordre de 7 à 8 milliards d'euros par an, sur 45 ans ; les pistes pour le financer sont multiples : réforme du décret "charges", implication de partenaires financiers tels que la Caisse des dépôts et consignation pour des prêts à taux bonifiés, obligation sous des modalités diverses de rénovation thermique des bâtiments existants à l'occasion des cessions, ou des gros travaux sur les bâtiments datant d'avant 1975.

Le rapport préconise le renforcement de la réglementation énergétique pour les bâtiments nouveaux, ainsi qu'une réglementation spécifique pour le tertiaire prévoyant des contraintes renforcées, pour toute surface construite ou réhabilitée supérieure à 1000 m<sup>2</sup> ; une exigence d'exemplarité des collectivités publiques ; le développement des mesures incitant aux économies d'énergie et à l'usage des énergies renouvelables dans l'habitat. Les auteurs appuient à cet égard l'idée d'une directive européenne, lancée par des associations et des ONG et qui fait actuellement son chemin à Bruxelles, qui fixerait un objectif de consommation de chaleur à partir de sources renouvelables à hauteur de 25% en 2020, par recours à l'énergie solaire - il a déjà été rendu obligatoire dans les constructions neuves en Israël, en Catalogne et bientôt dans toute l'Espagne-, à la biomasse et la géothermie couplée à une politique visant à favoriser l'efficacité énergétique des bâtiments, comme leur rôle en tant que "puits de carbone", en développant notamment un plan d'ensemble de la filière bois...

Si l'effort à réaliser est considérable, la sensibilisation est de toute évidence en marche : le "développement durable" est devenu l'axe d'innovation majeur de tous les acteurs du bâtiment, de la construction ou de la rénovation : par exemple le CSTB (Centre scientifique et technique du bâtiment) en a fait son thème de prédilection avec notamment le concept de "bâtiment à énergie positive" qui, par intégration de panneaux solaires, de panneaux photovoltaïques, de micro-éolien, de guides de lumière, de matériaux à changement de phase et autres membranes piézoélectriques en façade, produit plus d'énergie qu'il n'en consomme.

(le 18/4/2006 *UniversImmo.com* [http://www.universimmo.com/actu/uniactu00p.asp?Article\\_Code=445](http://www.universimmo.com/actu/uniactu00p.asp?Article_Code=445); signalé par climat RAC-F)  
CMM n°31, mai 2006.

## Fiscalité

Proposition centrale du livre de Jancovici et Grandjean, « Le plein s'il vous plaît. La solution au problème de l'énergie ». : **la taxe**.

Appliquée dès aujourd'hui aux énergies émettrices de gaz à effet de serre, elle irait croissant sur plusieurs années. Conséquence : les consommateurs, soucieux de préserver leur pouvoir d'achat, n'auraient d'autre solution que trouver des alternatives aux énergies polluantes. Des pans entiers de l'industrie devraient s'adapter. Mais, la taxe étant appliquée progressivement, ces industries disposeraient pour cela d'un peu de temps (une quinzaine d'années).

Les modes de consommation moins polluants (énergies vertes, produits locaux, agriculture biologique) deviendraient quant à eux moins coûteux, comparativement. Et les consommateurs deviendraient vertueux.

Cette thèse administrera certainement une crise d'urticaire aux pétroliers et à l'industrie automobile. Mais elle est réjouissante : c'est désormais à nous d'inventer le monde qui ira avec le changement climatique. L'Elysée c'est en 2007. Les députés ont déjà franchi un pas en proposant la taxe sur la valeur écologique. Mesdames et Messieurs les candidat(e)s à la présidentielle, oserez-vous ?

Taxer la pollution : la meilleure idée du XXI<sup>e</sup> siècle 20 avril 2006, par Walter Bouvais Terra Economica

<http://www.terra-economica.info/a2264.html>

<http://www.manicore.com/documentation/articles/pleinSVP.html> (Les références du livre "Le plein s'il vous plaît")

<http://www.actu-environnement.com/ae/news/1659.php4> (Le rapport parlementaire décrypté par Actu Environnement)

CMM n°31, mai 2006.

## Impact sur l'emploi

La réduction des coûts énergétiques prenant le pas sur la réduction des coûts salariaux, le « contenu en emploi » de la croissance se trouvera renforcé dans les activités où davantage de travail (dans le bâtiment par exemple) permettra de consommer moins d'énergie. (*Denis Clerc, Alternatives économiques, novembre 2004*)

Faudra-t-il plus, ou moins, travailler ?

Paul : Pour faire tourner les machines, il faut de l'énergie, et nous arrivons, avec l'épuisement des ressources fossiles, à la fin de l'énergie bon marché. Le boom économique du XX<sup>ème</sup> siècle et du début du XXI<sup>ème</sup> siècle résulte de la consommation effrénée de ces ressources non renouvelables, dont seront privées les générations futures.

Jean : La délocalisation dans les pays à bas salaires de la fabrication des biens matériels (mais aussi de certains services) réduit d'autant la quantité de travail à fournir dans nos pays développés.

Paul : Mais cette délocalisation est rendue possible par le très bas coût des transports, qui ne prend pas en compte les nuisances induites sur l'environnement, et qui résulte lui aussi du très bas coût de l'énergie. Avec la relocalisation des industries, et le moindre recours aux machines, il y aura plus de travail.

Jean : Pas forcément. Prends l'exemple des transports routiers : il faut un conducteur par poids lourds, alors qu'il suffit d'un conducteur pour un train entier... La fin inéluctable des transports routiers se traduira par une diminution de la quantité totale de travail dans les transports.

Paul : Mais à l'inverse, l'agriculture, qui ne pourra plus faire appel autant qu'aujourd'hui à la mécanisation et aux engrais, qui devra devenir plus bio, donnera certes des produits plus savoureux, mais demandera plus de travail...

Comment départager Jean et Paul ?

Une démarche de planification démocratique, à différents niveaux, pourrait (devrait) être mise en place, pour prévoir et quantifier les besoins, les contraintes, les ressources disponibles, à différents horizons (vingt ans, cinq ans, un an). Et afin d'assurer le plein emploi, l'ajustement devrait se faire en jouant sur la durée légale du travail.

*Edito du n° 35 (daté octobre 2006 : « Plus de travail ? Moins de travail ? ») (extraits)*

## Régulation internationale

Nous devons appeler les Nations-Unies à convenir aujourd'hui d'un accord fondé sur les objectifs de garantie, pour les pays pauvres, d'importer encore un peu de pétrole; d'interdiction de tirer profit de la pénurie pétrolière; d'incitation aux économies d'énergie; de stimulation des énergies renouvelables. Chaque Etat réglera les importations et exportations de pétrole; aucun pays exportateur ne produira plus de pétrole que ne lui permet son taux de diminution annuel scientifiquement calculé, chaque Etat réduira ses importations de pétrole à un taux de diminution mondial convenu. Nos prochains élus européens devraient s'attacher en toute priorité à réaliser localement les objectifs de ce projet en organisant sur leur territoire la décroissance pétrolière. A défaut le rationnement viendra du marché par l'escalade prochaine des prix du pétrole, puis, par propagation de l'inflation, le choc atteindra tous les secteurs. (*Yves Cochet, Le Monde 1/4/2004*)

## En guise de conclusion...

L'épuisement des ressources fossiles, à commencer par le pétrole, est désormais en vue. L'histoire des prochaines décennies sera malheureusement marquée par la concurrence de plus en plus rude des différents Etats pour s'approprier ces ressources. Les événements actuels (en Irak, au Venezuela, en Russie, ...) nous en donnent un avant-goût. Les pays qui auront su le plus tôt anticiper la nécessité du basculement vers les énergies renouvelables et vers un mode de vie plus économe des ressources naturelles mettront leur population dans une meilleure situation que les autres. Un changement d'orientation, d'une ampleur considérable, est indispensable. (...)

Les économistes peuvent-ils nous aider à concevoir des politiques permettant de résorber le chômage sans pour autant épuiser les ressources de la planète ? Il faudrait sans doute distinguer, en économie, ce qui consomme de l'énergie et des matières premières et ce qui n'en consomme pas.

Les changements à opérer sont certes des changements politiques, et en tant que citoyens, nous pouvons, nous devons concourir à les faire advenir. Mais ce sont aussi nos comportements individuels qu'il faut mettre en cause. (...). A nous de montrer qu'en vivant sobrement, chacun de nous vivra mieux. (*extraits de l'édito de CMM n° 2, octobre 2003*).

