



## TRANSPORT, ÉNERGIE ET EFFET DE SERRE : L'IMPASSE NÉO-LIBÉRALE

**B**ien plus que de la technique, les questions relatives au transport relèvent d'une démarche politique, étant donné les conséquences de celui-ci sur l'environnement local et planétaire, ainsi que sur les conditions de vie. Il est au cœur de la liaison étroite entre la crise écologique et la crise sociale simultanées que nous vivons. En particulier, le transport contribue fortement et de façon croissante aux rejets anthropiques des gaz à effet de serre et au changement climatique consécutif, principal défi environnemental et social que l'humanité doit relever pour assurer des conditions vivables sur notre écosphère terrestre. Dans ce contexte, continue de prévaloir le dogme : « bien-être + modernité = nombreux déplacements », expression d'une idéologie visant à justifier une organisation bâtie au profit des propriétaires du capital. La sur-mobilité, pour les personnes comme pour les marchandises, est un véritable fléau environnemental et social qu'une rhétorique productiviste pare des oripeaux de la liberté. D'autres choix sont urgents et possibles.

### Consommation d'énergie et changement climatique : le transport en première ligne

La consommation mondiale d'énergie primaire a doublé depuis 1973 et atteint 11,4 milliards de tonnes d'équivalent pétrole (tep) en 2005<sup>1</sup>. Principal gaz à effet de serre, le gaz carbonique (CO<sub>2</sub>) sert d'étalon à la mesure des émissions de ces gaz : 27 milliards de tonnes d'équivalent CO<sub>2</sub> ont été émis par les usages énergétiques en 2005, soit 60 % des rejets totaux. Depuis un siècle et demi, le trafic mondial moyen de voyageurs est passé de 1 500 à 4 500 kilomètres par an et par habitant ; celui des

marchandises de 10 à 10 000 tonnes-kilomètres par an et par habitant<sup>2</sup> ! Depuis 1970, les émissions mondiales totales de gaz à effet de serre ont crû de 70 % et celles du transport de 120 %. En 2005, il a consommé 28 % de l'énergie finale<sup>3</sup> et rejeté 25 % du CO<sub>2</sub> énergétique.

En France, de 1973 à 2006, la consommation d'énergie finale a crû de 21 % et celle du transport de 94 %. Le tableau 1<sup>4</sup> montre l'importance de sa part dans la consommation d'énergie, en particulier dans celle du pétrole.

Tableau 1 : Consommation finale d'énergie des secteurs d'activité en France en 2006

Secteurs d'activité	Consommation toutes énergies		Dont pétrole raffiné	
	Millions de tep	Répartition	Millions de tep	Répartition
Sidérurgie	6,1	3,8 %	0,0	0,0 %
Industrie	31,3	19,4 %	5,9	8,2 %
Résidentiel/tertiaire	70,6	43,7 %	14,7	20,4 %
Agriculture	2,9	1,8 %	2,2	3,1 %
Transports	50,9	31,5 %	49,1	68,2 %
<b>Total</b>	<b>161,7</b>	<b>100 %</b>	<b>72,0</b>	<b>100 %</b>

Ces résultats s'expliquent par le fait que la politique française de transport attribue la part du lion à la route, qui a assuré, en 2006, 83 % du trafic de voyageurs et 81 % du trafic de fret, le rail représentant 10 % environ des deux types de trafic<sup>5</sup>. Depuis 1985, le fret ferroviaire a baissé de 28 % et le fret routier a été multiplié par 2,4.

Si les émissions nationales totales de gaz à effet de serre ont légèrement baissé depuis 1990, le transport est, par la croissance des déplacements routiers, à la fois le premier émetteur de gaz à effet de serre et celui où les émissions ont le plus augmenté, comme le montre le tableau 2<sup>6</sup>.

Tableau 2 : Répartition des émissions de gaz à effet de serre direct en France en 2005

Secteurs d'activité	Émissions en 2005 (millions de t. équ. CO <sub>2</sub> )	Répartition en 2005	Évolution depuis 1990
Transport	146,9	26,5 %	+ 21,8 %
Résidentiel - Tertiaire	102,3	18,5 %	+ 15,2 %
Industrie manufacturière	114,5	20,7 %	- 19,4 %
Industrie de l'énergie	70,8	12,8 %	- 10,3 %
Agriculture - Sylviculture	104,8	18,9 %	- 11,1 %
Traitement des déchets	14,1	2,5 %	- 11,7 %
<b>Total (hors puits)</b>	<b>553,4</b>	<b>100 %</b>	<b>- 1,9 %</b>

1. Key World Energy Statistics 2007 ; OCDE / Agence Internationale de l'énergie, 2007.

2. Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), France, document sur site Internet, 2003.

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

4. Direction générale de l'énergie et des matières premières, dépliant *Statistiques énergétiques France*, 4/2007.

5. Ministère chargé des Transports (DAEI-SESP), *Les comptes des transports en 2006*, 6/2007.

6. Centre interprofessionnel technique d'étude de la pollution atmosphérique (CITEPA) ; format PNLCC ; mise à jour 14/2/2007. Le CITEPA fournit chaque année au gouvernement le recensement des contributions de chaque secteur économique français aux diverses pollutions atmosphériques, notamment les gaz à effet de serre dans le cadre du « Plan national de lutte contre le changement climatique » (PNLCC).

Les émissions du transport se répartissent entre 92 % pour la route <sup>7</sup> (+ 20 % depuis 1990), 3,3 % pour l'aérien domestique (+ 9 %), 2 % pour le maritime domestique (+ 53 %) et 0,5 % pour le rail (- 36 %). Cet inventaire exclut les trafics internationaux aériens et maritimes, qui ont plus que doublé ces vingt dernières années.

Les efficacités énergétiques des différents modes de transport sont très inégales <sup>8</sup>. Compte tenu des taux d'occupation réels en France, une même dépense d'énergie permet à un voyageur de parcourir en TGV une distance 4,5 fois plus grande qu'en voiture et 9,5 fois plus grande qu'en avion. Pour les déplacements urbains, la distance possible est 11 fois plus importante en tramway et 2,5 fois plus importante en bus qu'en voiture. Une tonne de fret parcourt avec la même dépense d'énergie 5 fois plus de distance par cabotage maritime, 4 fois plus par train entier et 2 fois plus par voie fluviale, qu'en poids lourd, encore 20 fois meilleur que l'avion cargo en trafic intérieur. À distance égale, corrélativement aux efficacités énergétiques, un voyageur en train rejette en moyenne 15 fois moins de CO<sub>2</sub> qu'en voiture et 25 fois moins qu'en avion ; une tonne de marchandise transportée par train rejette 20 fois moins de CO<sub>2</sub> que par camion.

Le recours croissant au transport aérien pour de courts trajets intérieurs est une aberration en pleine expansion ; par exemple, le trafic de fret aérien intérieur a crû, dans le monde, de 50 % entre 2000 et 2005 <sup>9</sup>.

## Le transport au service de la mondialisation capitaliste

*Comment et pourquoi le transport contribue-t-il depuis des décennies à rendre insoutenable le développement humain ?*

La contre-réforme néo-libérale des années 1980 a instauré la primauté de la finance sur l'ensemble de l'économie et imposé l'ouverture mondiale des marchés. Elle place la main-d'œuvre des pays riches en concurrence avec celle des pays « en développement » et mate sa résistance. Consécutivement, les propriétaires du capital veulent transporter au plus bas prix, vers les marchés de consommation, les produits fabriqués dans les pays à faibles coûts social, fiscal et environnemental, afin que la plus-value tirée des travailleurs exploités dans ces pays « ne se perde pas en route ».

Les bas prix du transport résultent ainsi du *dumping* social issu de sa « libéralisation » dans tous les modes, qui a transformé certains marins et chauffeurs routiers en esclaves modernes et s'est traduit par d'énormes hausses du trafic et le saccage de l'environnement. Le transport aérien prend la même voie, par les privatisations des compagnies nationales et l'essor, encouragé par les politiques publiques, du *low cost* ; de même pour le transport ferroviaire, où l'ouverture forcée à la concurrence des réseaux en Europe a conduit à la séparation forcée des infrastructures et des services, au détriment de l'efficacité technique et économique du rail, ainsi que de la sécurité (cf. la Grande-Bretagne).

*Les transports façonnent les territoires, l'urbanisme, les modes de vie... et sont façonnés par eux.* L'urbanisme « fonctionnaliste » mis en place depuis soixante ans a créé le « zonage » :

logements en périphérie, emplois au centre (tertiaire) ou en banlieue éloignée (industrie), centres commerciaux excentrés. Les citadins ont donc accru leurs distances de parcours et leurs déplacements quotidiens, notamment domicile-travail.

La colonisation des centres-villes par les bureaux y a fait augmenter le prix des logements, réservés aux ménages aisés. La ségrégation sociale ainsi encouragée a contribué à l'étalement urbain (péri-urbanisation). Or, l'habitat dispersé se prête mal aux dessertes par les transports en commun et la motorisation de masse est une réponse obligée à ce type d'urbanisme. Tout a été fait pour imposer l'usage de la voiture.

À plus grande échelle, l'aménagement du territoire a surtout consisté à multiplier les autoroutes, censées « désenclaver les territoires ». À l'expérience, le développement socio-économique par les infrastructures de transport relève plus du slogan que de la réalité, mais elles facilitent et surtout *suscitent* les déplacements.

L'axiome dominant est que le libre-échange et l'augmentation des transports sont indispensables à la croissance économique, condition prétendue nécessaire et suffisante au bien-être. En réalité, *l'accroissement des déplacements de marchandises n'est pas un fait inéluctable, mais une caractéristique du stade actuel néo-libéral du capitalisme* ; il est l'un des piliers sur lesquels ont reposé les gains de productivité de ces dernières décennies dans l'industrie et la grande distribution. Les méthodes modernes de gestion (« zéro stock », « flux tendu », « juste à temps ») multiplient les transports, qui suivent au plus près la production et la commercialisation des marchandises. Les économies de gestion des stocks découlent de la circulation d'un flux ininterrompu de camions, véritables « stocks roulants ».

### Le transport et le profit jusqu'à l'absurde

L'Institut de Wuppertal pour le climat, l'environnement et l'énergie a montré que les ingrédients nécessaires à la fabrication d'un simple pot de yaourt aux fraises (fruits, lait, levure, sucre, pot, opercules, étiquettes...) parcouraient au total 9 115 kilomètres avant d'être réunis, avec à la clé la consommation de 40 grammes d'équivalent pétrole par kilo de yaourt. Selon l'ADEME, la délocalisation de la production des blue-jeans conduit leurs matières premières et leurs différents composants à parcourir près de 30 000 kilomètres, soit l'ordre de grandeur du tour du monde, et à émettre près de la moitié du poids du produit final en CO<sub>2</sub>.

Un autre exemple <sup>10</sup> illustre le lien étroit entre *dumping* social et destruction de l'environnement : depuis des décennies, la société Young's Seafood pêchait en mer d'Écosse des langoustines qui étaient décortiquées à la machine dans deux usines proches du lieu de pêche, pour être commercialisées sur le marché britannique ; on conditionnait donc sur place ce que l'on pêchait et consommait aussi sur place. Le fonds d'investissement états-unien CapVest, qui a racheté cette société et souhaitait augmenter ses bénéfices, a décidé à cette fin, tous calculs faits, de congeler les langoustines dès leur débarquement, puis de les transporter sur des porte-conteneurs à destination de la Thaïlande, où elles sont décortiquées à la main avant d'être recongelées et ré-embarquées vers l'Écosse, pour y être cuites et vendues. Bilan : un voyage de 27 000 km pour les langoustines, 600 à 900 000 tonnes supplémentaires de CO<sub>2</sub> émises et 120 emplois supprimés en Écosse et transférés à des ouvriers thaïlandais payés 65 centimes d'euro de l'heure !

7. Dont 56 % pour les automobiles, 26 % pour les poids lourds, 17 % pour les utilitaires et 1 % pour les deux roues.

8. ADEME, *Vade-mecum de l'évaluation des efficacités énergétiques et environnementales du secteur des transports en 2000*, 12/2002.

9. *Le fret aérien : où en sommes-nous*, Camille Allaz, Article, *Revue Transports* n° 443, mai-juin 2007.

10. « Et maintenant, la langoustine mondiale », Article, *Le Canard Enchaîné*, 6/2/2006.

La possibilité d'accroître à faible coût les flux confère un aspect secondaire à la localisation de la production ; elle permet de scinder la chaîne de production en autant de maillons que nécessaire pour les situer, au cas par cas, en des lieux choisis afin d'en minimiser les charges sociales, fiscales ou environnementales.

Cette « optimisation économique » est rendue possible par la sous-tarification du transport, qui en fait une variable d'ajustement de décisions économiques prises dans la production, dont il est chargé d'assumer les tensions. Elle s'appuie sur la dérégulation du secteur et sur la quasi-gratuité, pour les industriels chargeurs, des impacts considérables du transport sur l'environnement et la vie quotidienne des populations. *Le transport est ainsi un moyen privilégié de transférer des coûts privés vers l'ensemble de la collectivité*, sachant que c'est la seule activité à se déployer en totalité dans l'espace public.

### Pour une autre politique de transport

Le plus grand gisement d'énergies renouvelables et de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les pays développés réside dans les économies d'énergie possibles et dans notre capacité à changer nos modes de production et de consommation. De multiples leviers peuvent et doivent être actionnés dans le transport, dont certains sont évoqués ci-après.

#### Les actions de court/moyen terme

*Démocratiser les décisions pour procéder à des reports modaux, notamment en saisissant les chances de la décentralisation*

Les citoyens et leurs élus doivent pouvoir peser réellement sur les choix de politique de transport. Ceux-ci sont préparés dans l'opacité, en particulier en France où l'intérêt général est confisqué par des féodalités étatiques censées en être les porteuses – le Conseil général des Mines pour l'énergie, celui des Ponts et chaussées pour le transport –, qui exercent un monopole d'expertise dans la discrétion des cabinets ministériels. Placer les options de politique de transport et d'énergie à la pleine lumière du débat public permettra d'en finir avec les dogmes technocratiques. Les enjeux énergétiques et climatiques d'un partage des trafics tout différent de l'actuel sont considérables ; ils doivent être pris en compte sans délai dans les décisions de politique de transport.

La décentralisation pourrait émettre la politique des services publics de transport en remettant en cause la péréquation des tarifs et les garanties sociales des personnels, mais si les usagers se souviennent qu'ils sont des citoyens avant d'être des consommateurs et n'oublent pas les conditions sociales des salariés du transport, la décentralisation peut être une chance.

La sensibilité croissante de l'opinion aux besoins de services publics de qualité et aux impacts environnementaux du transport a suscité la prise de conscience de nombre d'élus locaux, plus soumis à la sanction électorale que les élus nationaux. Ils peuvent prendre davantage d'initiatives qu'auparavant en matière de transport et d'urbanisme, et influencer sur les contenus et la cohérence de ces politiques sous la pression des citoyens, d'où l'importance de développer la démocratie participative. Il est plus

facile de prendre en compte localement les effets à moyen et long terme des décisions d'urbanisme, de logement, de création de zones d'activités industrielles ou tertiaires, donc de privilégier, dès la conception des plans d'urbanisme ou des zones d'activités, l'existence ou la possibilité de dessertes par les modes les moins nuisants (y compris la marche).

#### Redéfinir les services publics

Il est nécessaire de *définir politiquement les services publics* et de récuser la réduction économiste qui les cantonne à la prise en compte de phénomènes que le « marché » traite mal ou ignore. Seule une *définition politique fondée sur le débat démocratique* peut relier le social et l'économie, inclure la dimension de modèle de société et faire des services publics les piliers de la cohésion sociale, économique et territoriale, en s'appuyant sur les droits humains.

Le postulat libéral selon lequel le transport des marchandises ne saurait relever du service public conduit à remettre des décisions politiques aux « forces du marché ». Or, les conséquences de la circulation des marchandises sur la qualité de vie sont telles qu'il n'est pas admissible de laisser les chargeurs décider de l'environnement dans lequel les populations ont le droit de vivre. La régulation publique est indispensable pour garantir la satisfaction des besoins et des droits des citoyens.

#### Lutter contre le dumping social dans le transport

La mise en place ou le maintien de statuts pour les salariés du transport est de nature à participer à la fixation d'un montant adéquat de son prix, ce qui tendra à décourager les transports intéressants beaucoup plus les taux de profit des chargeurs que le bien-être humain. La priorité doit porter sur le transport maritime, ce qui implique l'interdiction totale des pavillons de complaisance, ainsi que sur le transport routier, mais désormais la question se pose aussi dans les compagnies aériennes *low cost* et les compagnies ferroviaires privées, dont les normes sociales peu exigeantes leur permettent de capter les meilleurs trafics des entreprises nationales (« écrémage ») et d'affaiblir ainsi le service public du rail.

#### Mettre en place des normes et des taxes écologiques

Pour limiter la consommation d'énergie et la pollution du transport, la taxation des carburants fossiles (dont le kérosène aérien, non taxé actuellement) et la fixation de normes graduellement plus exigeantes sont plus efficaces que les « marchés de permis d'émissions négociables », opaques pour les citoyens et se prêtant à la manipulation des cours. Le prix des carburants devra être porté, ou maintenu<sup>11</sup>, à un niveau suffisant pour préparer la société à l'épuisement progressif des ressources pétrolières mondiales, que le pic de production ait lieu demain ou dans vingt ans. Un pilotage politique des prix permettra d'adapter le système productif et de transport et de tenir compte des situations sociales très différenciées des utilisateurs des transports routiers, voyageurs et entreprises. Pour remettre la hausse des prix des carburants en perspective, il faut savoir qu'en France, à prix constant et compte tenu de la hausse du pouvoir

11. Pierre Radanne, ancien président de l'ADEME, propose la mise en place d'une taxation des carburants « à contre-cycle » telle que, si le prix du pétrole baissait, l'État maintienne les prix des carburants à un niveau élevé et empêche la différence pour aider tous les projets d'économie d'énergie.

d'achat, le prix *réel* de l'essence automobile a été divisé par deux entre 1970 (avant le premier choc pétrolier) et 2005, selon une étude de la Fédération nationale des usagers des transports.

Il faut recréer une « vignette » automobile dont le prix pourrait être, grâce à un micro-calculateur embarqué, proportionnel à l'utilisation réelle, à la consommation d'énergie et aux émissions polluantes (pas seulement de CO<sub>2</sub> !) des véhicules, ce qui incitera à en produire de plus économes et moins polluants en réduisant la part des grosses cylindrées.

Pour le fret routier, il est possible de créer une écotaxe sur la circulation des poids lourds, proportionnelle à leur charge utile et à leurs émissions polluantes, comme il en existe depuis plusieurs années en Autriche, en Suisse et en Allemagne. La sous-tarification actuelle du transport routier aboutit à ce que, en Europe, d'après une étude d'octobre 2007 d'Eurostat (Office statistique des communautés européennes), un camion sur quatre a roulé à vide en 2005 et le chargement moyen utile n'a pas dépassé 13,1 tonnes. Outre-Rhin, l'écotaxe a rapporté trois milliards d'euros en 2006 : on imagine, transposées à la France, les possibilités qu'offrirait l'affectation de cette taxe pour développer les transports en commun et remettre en état le réseau ferroviaire...

Concernant les « taxes écologiques » en général, la « neutralité fiscale » prônée par le gouvernement sur l'insistance du MEDEF est inacceptable. Les entreprises ne doivent pas échapper au principe pollueur-payeur, ce qui serait le cas si elles obtenaient en contrepartie une « baisse du coût du travail », c'est-à-dire de la part socialisée des salaires. Cela reviendrait à imposer aux citoyens un choix absurde entre protection de l'environnement et maintien du système public de sécurité sociale. Des ressources fiscales *supplémentaires* sont requises pour réorienter radicalement la politique de transport et pour gérer les transitions vers un système alternatif de production et d'organisation sociale. Mais quelles que soient les méthodes utilisées – normes, taxes, permis d'émissions négociables, internalisation des coûts externes, ... –, la fixation d'un « juste prix » du transport devra soigneusement tenir compte de la situation sociale et des besoins des usagers. L'offre de moyens de transport alternatifs au tout routier devra notamment accompagner, et si possible précéder, la politique des prix.

### **Les actions de plus long terme**

*Mettre la construction européenne au service d'une politique de transport soutenable*

Il faut évaluer démocratiquement la « libéralisation » du transport imposée depuis vingt ans par la Commission de Bruxelles, qui n'a jamais fourni la moindre preuve de ses effets positifs. La séparation imposée des fonctions de gestionnaire d'infrastructure et de fournisseur de services ferroviaires ne vise qu'à mettre en concurrence les établissements publics historiques, renchérissant leurs coûts et freinant leur développement. Cette séparation instaure un processus de marchandisation des capacités des réseaux, confié à des gestionnaires d'infrastructure dits « indépendants » (RFF en France, depuis la réforme ferroviaire de 1997), placés hors de la sanction directe des usagers et du contrôle des élus. La légalité des établissements ferroviaires

intégrés doit être rétablie et leur gestion réformée profondément pour la soumettre à l'intérêt général par un réel contrôle public.

L'efficacité sociale et environnementale du transport nécessite la coordination au plan national et la coopération au plan européen, et non pas davantage de concurrence. Cela suppose des politiques publiques, actuellement privées de leurs moyens par les « critères de Maastricht ». Radicalement réorientée dans son fonctionnement et ses objectifs, l'Union européenne a la dimension adéquate pour devenir le vecteur d'une politique de transport alternative, incluant notamment des normes sociales ainsi que la mise en place d'un véritable *service public européen de transport*, en particulier dans le domaine ferroviaire.

### *Réorienter les investissements en infrastructures de transport*

Les choix d'infrastructures conditionnent les politiques de transport pour des décennies, d'où l'importance de leur démocratisation. Contrairement à un discours récurrent, les investissements en infrastructures de transport de l'État et des collectivités publiques ne sont pas trop faibles ; de 1980 à 2006 inclus, ils se sont élevés en France à environ 360 milliards d'euros constants valeur 2006<sup>12</sup>, dont plus des deux tiers pour les dépenses routières. L'hégémonie de la route ne résulte donc pas d'une tendance « naturelle ». Il ne s'agit pas de dépenser davantage, car la poursuite du développement du transport ne constitue pas la première urgence sociale, mais de dépenser tout autrement.

L'instauration d'un moratoire sur la construction de nouvelles autoroutes et de voies rapides est un préalable à la réorientation des dépenses vers les modes de transport collectifs, *a minima* en inversant le rapport actuel entre route et autres modes. L'amélioration de l'offre et de la qualité des transports en commun peut seule permettre à terme un véritable choix aux populations condamnées à l'automobile et rendre possible le droit au transport, qui ne pourra d'ailleurs être concrétisé qu'en envisageant, dans certains cas, la gratuité.

### *Limiter les déplacements en redensifiant l'habitat et en relocalisant l'économie*

La poursuite de la périurbanisation est incompatible avec la protection de l'environnement et la mise en œuvre d'une politique soutenable de transport. Une re-densification de l'habitat est indispensable, appuyée sur une réforme profonde des politiques immobilière et fiscale, afin que les travailleurs puissent revenir dans les centres-villes dont ils ont été chassés depuis un demi-siècle.

Les progrès technologiques sur les véhicules ne suffiront pas pour atteindre les objectifs visés, car la croissance du trafic fait plus qu'annuler leurs effets positifs. Il faut engager un processus de relocalisation de l'économie, auquel incitera notamment la lutte contre le *dumping* social dans le transport par le renchérissement corrélatif de son prix.

Ces principes renvoient à des modifications profondes de l'organisation sociale, dans une perspective de dépassement de la « raison marchande ». Il s'agit de développer la démocratie, la sociabilité, la décentralisation et de privilégier les ressources locales, l'autonomie et la durabilité des biens afin, entre autres effets positifs, de réduire le transport.

12. *Les transports en ...*, rapports 1995 à 2006 de la Commission des comptes des transports de la Nation, INSEE et ministère chargé des transports.