

Table des matières

Fin du pétrole : Quels seront les grands défis à relever pour gérer la pénurie ?.....	2
Prix de l'essence, gaz de schiste : à quoi joue le gouvernement Ayrault ?.....	4
Baisser le prix de l'essence n'est pas une priorité	7
Mouvement Les Jeunes Socialistes : Note de présentation du Dossier du changement énergie.....	10
La conférence environnementale au banc d'essai de la transition énergétique.....	11
Mitt Romney et l'effarante fuite en avant de 'Big Oil'	14
"L'inertie du modèle industriel empêche le développement des services dans l'auto"	16
Mondial de l'auto : pourquoi la voiture (telle qu'on la connaît) va disparaître.....	18

Fin du pétrole : Quels seront les grands défis à relever pour gérer la pénurie ?

Éviter une flambée des prix du baril, empêcher que l'OPEP ne soit en situation de monopole, recenser réellement les réserves mondiales... Thomas Porcher liste les nombreux défis pétroliers que nous aurons à relever dans la prochaine décennie. Extraits de "Regards sur un XXIe siècle en mouvement" (2/2).

Publié le 2 septembre 2012



dans son livre, Thomas Porcher liste les grands défis pétroliers des dix prochaines années. Crédit Reuters

1er défi : sortir de la crise sans provoquer une flambée du prix du baril

L'analyse actuelle du marché du pétrole semble indiquer qu'une reprise de la demande (même de force moyenne) aux États-Unis et en Europe risque de provoquer de fortes tensions sur les prix. Actuellement, le marché du pétrole est déjà un marché tiré par la demande, notamment par celle des émergents. Les chiffres l'attestent : en 2011, le monde brûlait 90 millions de barils par jour contre 87,4 millions en 2010 et 85 millions en 2009. Le taux de croissance de la demande s'élève à 4 % par an contre une moyenne de 1,4 % de 1983 à 2000. Dans la décennie 1990-2000, le monde consommait chaque jour 1 million de barils de plus qu'un an auparavant, désormais ce chiffre est de 3,3 millions de barils. Du côté de l'offre, l'OPEP (Organisation des pays exportateur de pétrole) ajuste toujours ses quotas en suivant l'évolution de la demande, de sorte que l'offre égale tout juste la demande. C'est d'ailleurs pour cela que le marché du pétrole est un marché très sensible. Dans ce contexte, une reprise économique aux États-Unis et en Europe pourrait créer un cercle vicieux car une hausse de 1 % de la croissance entraîne une hausse de 1 % de la demande de pétrole. Une reprise économique augmenterait donc

la demande de pétrole ce qui provoquerait une forte hausse des prix (soutenue par les fondamentaux et alimentée par la spéculation) ce qui pèserait à nouveau sur la reprise économique : c'est la reprise en O comme cercle vicieux. Sans prise en compte de cette variable, l'ensemble des prévisions, qui sont d'ailleurs basées sur la reprise d'anciennes crises à un moment où le prix du pétrole était peu cher, ne tiennent pas.

2e défi : endiguer la stratégie de l'OPEP avant qu'elle n'exerce un prix de monopole

Derrière le terme « pays producteurs de pétrole » se cache un grand nombre de pays que l'on peut séparer en deux groupes : les pays OPEP et les pays non OPEP. Les pays de l'OPEP forment un cartel qui détient la majorité des réserves (72,5 % des réserves prouvées) et les pays non OPEP agissent indépendamment les uns des autres et n'ont pas assez de réserves et de capacités de production

pour influencer le prix du baril. Le but de l'OPEP est d'épuiser les réserves du « concurrent » pour augmenter sa part de

marché future. En jouant avec les quotas, l'organisation établit une tranche de prix suffisamment élevée pour rentabiliser l'exploitation de la plupart des gisements de la zone non OPEP. Cependant, cette tranche de prix ne doit pas être élevée au point d'inciter les pays consommateurs à la recherche de substituts à grande échelle.

Or, à moyen terme, la menace du substitut reste illusoire, sauf transition ultrarapide vers d'autres sources d'énergie ce qui, compte tenu de la situation financière des vieux pays consommateurs (Europe, États-Unis), semble difficilement envisageable. Une compression de la demande des pays consommateurs, par des politiques d'économie de l'énergie comme lors du contre choc pétrolier (1982-1986), est également utopique car aujourd'hui la croissance de certains pays (Chine, Inde) en fait des consommateurs captifs, ce qui explique la faible élasticité de la demande de pétrole au prix.

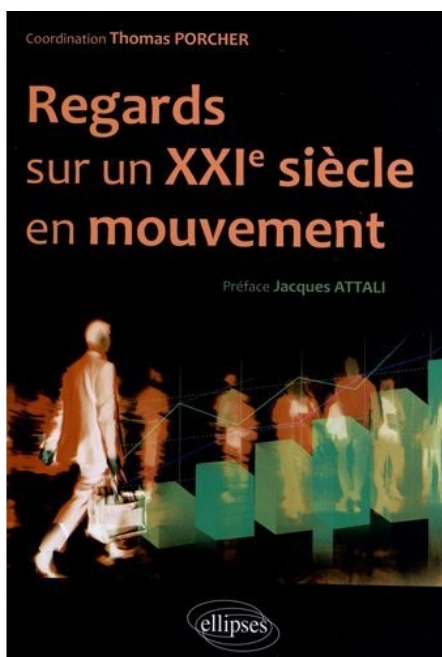
Dans ces conditions, la stratégie unique de l'OPEP consiste donc dans l'épuisement des réserves des pays non OPEP, pour pouvoir être en monopole et pratiquer un prix de monopole.

3e défi : recenser (réellement) les réserves mondiales

Aujourd'hui, aucune statistique concernant les réserves n'a pu être contrôlée par des experts indépendants ou par des organismes supranationaux. Un rapport de l'AIE (Agence Internationale de l'énergie) cite différentes méthodes de calculs qui aboutissent au même ordre de grandeur en termes de nombre d'années pendant lesquelles les réserves seront suffisantes : entre 36 ans selon World Oil et 44 ans selon Oil & Gas Journal. Les estimations de ces réserves vont de 1 051 milliards de barils selon World Oil à 1 266 milliards de barils selon Oil & Gas Journal. Cependant, on peut noter que sur les 97 pays retenus par Oil & Gas Journal pour évaluer le montant global des réserves, 38 n'ont pas modifié le niveau de leurs propres réserves depuis 1998 et 13 ont laissé ce dernier inchangé depuis 1993 alors qu'ils ont continué à produire (J. Kergueris, C. Saunier, 2005). Or ce manque de transparence autour des réserves prouvées alimente le débat de la fin du pétrole et la fameuse question du « peak oil ». Les spécialistes parlent de « peak oil » lorsque, dans une année, la production de pétrole est supérieure au montant des nouvelles réserves prouvées, signifiant ainsi un épuisement des réserves, une augmentation forte des prix et une nécessaire transition énergétique. Malheureusement, le manque d'informations fiables sur les réserves ne permet pas un débat sérieux sur la nécessité d'une transition énergétique.

Ont participé à l'ouvrage : Clémence Aubert ; Nicolas Aubouin ; Adil Bami ; Yoann Bazin ; Julien Billion ; Ana Colovic ; Thibault Duchêne ; Frédéric Farah ; Aymeric François ; Héger Gabteni ; Nicolas Gardères ; Anna Glaser ; Serge Guérin ; Jean-Max Koskievic ; Emmanuel Kujawski ; Olivier Lamotte ; Alexandre Le Chaffotec ; Vincent Levrault ; Halim Madi ; Steve Ohana ; Thomas Péran ; Simon Porcher ; Thomas Porcher ; Christophe Schalck ; Benjamin Silverston ; Stephan Silvestre ; Jean-Paul Susini ; Julien Tarby ; Jérôme Villion.

Extrait de "[Regards sur un XXIe siècle en mouvement](#)" chez les éditions Ellipses (août 2012)



Prix de l'essence, gaz de schiste : à quoi joue le gouvernement Ayrault ?

Voici ce qu'a déclaré le ministre de l'économie, Pierre Moscovici, [le 28 août sur TF1](#) :

"Il faut aller à long terme, on le sait, vers une société de la sobriété. J'ai été très frappé (...) par le fait qu'il fallait aussi changer les modes de déplacement. On ne peut pas vivre éternellement avec ce mode de consommation !"

Et tac, il te me subventionne la consommation d'essence !?...



Le gouvernement a, on le sait, raboté un peu plus de 3 centimes d'euros perçus par le Trésor public sur le prix du litre d'essence, ce qui devrait coûter 300 millions d'euros au contribuable (qu'il soit automobiliste ou pas). Une mesure "*financièrement coûteuse, économiquement inefficace et écologiquement absurde*", a asséné Chantal Jouanno, ex-présidente de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie. Il n'y a pas eu grand monde pour la contredire. [MàJ. Moscovici lui-même semble juger sa propre mesure ridicule, cf. *Le Canard Enchaîné* p. 2].

"*C'est la cigarette du condamné*", a observé sur France Inter l'éditorialiste Thomas Legrand. Il a raison, l'Etat est sans doute l'institution la plus sévèrement accro' au pétrole. Personne n'ignore qu'en France, la moitié du prix de l'essence [est constituée de taxes](#). Celles-ci ont atteint 34 milliards d'euros en 2010, presque autant que l'impôt sur les sociétés et que... la facture énergétique de la France (46 milliards d'euros cette année-là, soit l'essentiel du déficit commercial). Pas très sain, n'est-ce pas ? D'autant qu'on ne précise jamais que la facture d'essence de l'Etat (celle de l'armée, notamment) enfle elle aussi lorsque le prix du baril augmente. Généralement, le coût d'une hausse du brut annule plus ou moins le gain qu'elle représente pour le Trésor public (sans parler de [l'impact sur la croissance économique](#)). Oui oui, accro'.

Les gaz de schiste, maintenant. Il y a six mois, Jean-Marc Ayrault présentait, en tant que président du groupe socialiste à l'Assemblée, [une proposition de loi](#) "*visant à interdire l'exploration et l'exploitation d'hydrocarbures non conventionnels*". Celui qui est entre-temps devenu premier ministre expliquait alors que "*les rendements espérés [des gaz et huiles de schiste] ne valent rien par rapport aux risques sur la santé publique.*"

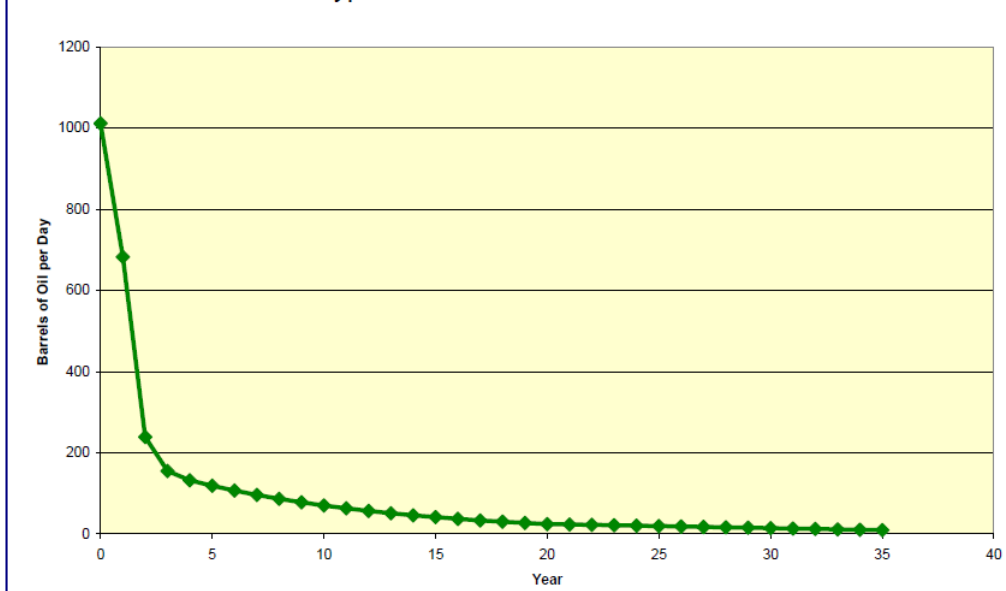
Jean-Marc Ayrault fait maintenant savoir que le débat sur les gaz de schiste n'est, tout compte fait, "*pas tranché*". Nathalie Kosciusko-Morizet a beau jeu d'accuser le premier ministre de "*duplicité*".

Mais de quoi le premier ministre voudrait-il au juste débattre ? De redonner une indépendance énergétique à la France, ou tout du moins de réduire substantiellement sa facture d'essence et de gaz ? Pour les huiles de schiste, les pétroliers évoquent une production potentielle dans l'Hexagone de 1 à 3 cent mille barils par jour, au mieux. Les Français consomment 17 cent mille barils de brut par jour. Pour les gaz de schiste, c'est tout comme : parvenir à l'autosuffisance grâce à eux paraît franchement peu vraisemblable.

Une pièce à verser au dossier : l'exploitation de ce type d'hydrocarbures, qui nécessite de fracturer la roche, est caractérisée par un déclin extrêmement rapide de la production de chaque puits. Pour maintenir des extractions élevées, comme espère aujourd'hui y parvenir l'industrie américaine, il faut creuser sans cesse beaucoup, mais alors beaucoup de puits. "*Dix à cent fois plus*" que pour du pétrole classique, [a indiqué sur ce blog la direction de Total](#), et même plus encore peut-être. En effet, une fois récupéré l'essentiel des hydrocarbures libérés à proximité de la zone fracturée, la production d'un puits de gaz et, *a fortiori*, d'huile de schiste s'effondre la plupart du temps dès la première année.

Le graphique ci-dessous représente le profil de production typique d'un puits d'huile de schiste dans le Dakota du Nord :

Typical Bakken Well Production



Département des ressources naturelles du Nord Dakota

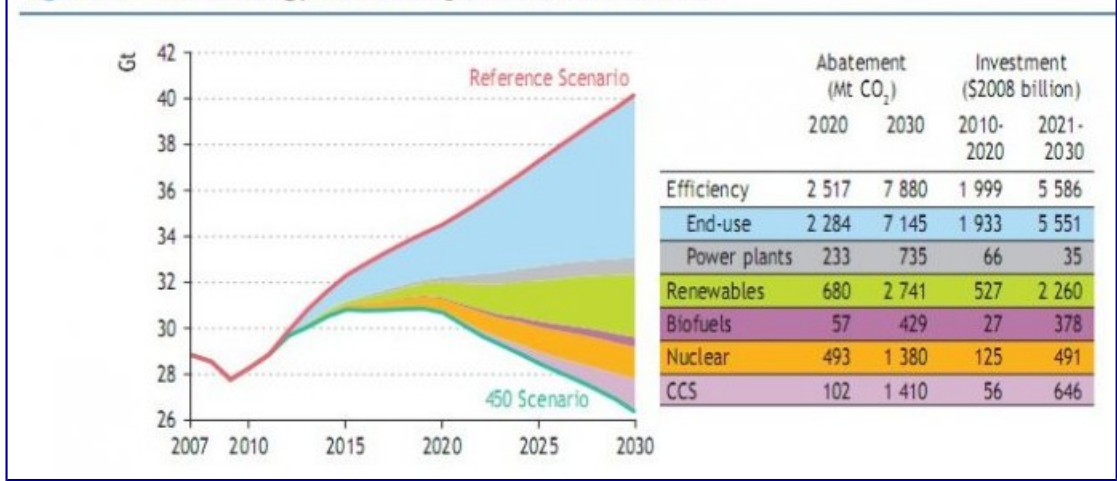
Vous voyez le problème ?

Alors pour quoi, pour qui le gouvernement voudrait-il rouvrir le dossier ? Pour sauver le climat ? Pour faciliter la "transition énergétique" ? Ou bien pour consoler la première entreprise de France, Total, à laquelle on vient de demander un effort modique pour co-financer la mesure "inefficace" et "absurde" susmentionnée ?

Peut-être le gouvernement Ayrault veut-il reculer pour mieux sauter, vers la "société de la sobriété" en direction de laquelle, selon Moscovici, "il faut aller" (mais "à long terme", s'entend) ?

J'ai un doute. La fameuse "transition énergétique", ce nouveau mantra gros comme une dent creuse, réclamera des investissements faramineux, et je ne parle pas que de gros sous. Certains évoquent l'équivalent d'un effort de guerre ; [peut-être](#) sont-ils terriblement [proches de la vérité](#). L'Agence internationale de l'énergie ou encore, en France, l'association Négawatt, nous ont expliqué que cette transition est réalisable, à condition de faire appel pour l'essentiel, non à la technologie, mais à la "sobriété", justement.

Figure 3: World energy-related CO₂ emissions abatement



Concentration mondiale de CO₂ : scénario de l'Agence internationale de l'énergie visant une stabilisation à 450 ppm (au-delà du seuil de sécurité de 350 ppm défini par le Giec, mais très en-dessous du "business as usual"). La partie en bleu ciel représente les économies d'énergie réalisables par les consommateurs.

Mais comment croire que quelque chose de consistant pourrait être initié en France par un Etat étouffé par la dette, et dont le chef de gouvernement soutient [la construction d'un nouvel aéroport international](#) pour sa bonne ville de Nantes ? Où seraient la vision, le souffle et... l'énergie nécessaires ?

Là où les contradictions qu'affiche complaisamment le gouvernement s'expliquent un peu, c'est qu'il est clair que, si rien ne change dans nos modes de consommation, il deviendra de plus en plus délicat, [et même dangereux d'un point de vue géostratégique](#), de s'abstenir de fracturer nos sous-sols.

C'est le chemin atterrant de [l'inertie pragmatique](#). Quand on [court sur un tapis roulant](#), on n'avance pas. Obama lui aussi [n'aura su faire que du surplace](#) dans ce domaine crucial.

Je parle souvent ici d'aporie, d'impasse, de conundrum (et autres synonymes désespérants) :

[[Sommet Rio+20 : qu'avez-vous fait de vos vingt ans ?](#)] ; [[Le sourire de Cassandra](#)] ; [[Agrocarburants et déforestation : Paris et Bruxelles assument \(tous comptes faits\)](#)] ; [[L'ère de l'abondance est « finie », annonce un gourou clairvoyant de la finance](#)] ; [[Climat : 80 % des réserves de pétrole, de gaz et de charbon n'auraient pas la moindre valeur !](#)] ; [[Hulot, de Margerie et Fillon au pays des lapins](#)], etc.

J'ai peur que d'ici une ou deux générations, lorsque le pétrole [SERA](#) devenu rare, [aussi rare que la banquise en été](#) et que probablement [d'autres matières premières](#), nos enfants se demandent, et pendant longtemps :

Où avaient-ils la tête ?

Notre système, celui que le Parti socialiste veut sauver ou réformer (quelle outrecuidance !) est très bon pour le gaspillage. Le gaspillage de talents ("*contre le chômage, on a tout essayé*", a tranché Mitterand), comme [le gaspillage de matière](#), et en particulier celui, irrévocable, [des énergies fossiles](#).

Le système consumériste n'est pas seulement bon pour le gaspillage, le gaspillage est littéralement son carburant. Il lui est nécessaire, consubstantiel. N'est-il pas terriblement ironique de voir les mêmes qui n'ont rien tenté contre les délocalisations verser maintenant des larmes de crocodile sur les emplois industriels perdus, et inventer, trente ans trop tard, un improbable ministère de la réindustrialisation ? Si j'étais fils de sidérurgiste, un brin amer je serais, je pense. En toute innocence, nous avons laissé se recréer l'enfer de la révolution industrielle à l'autre bout de la planète, démultiplié par une avidité inouïe, [et après nous le déluge](#).

L'économiste Nicholas Georgescu-Roegen [a expliqué dès 1971](#) :

"Chaque fois que nous produisons une voiture, nous détruisons irrévocablement une quantité de basse entropie [ie. *d'énergie utile impossible à reconstituer*] qui, autrement, pourrait être utilisée pour fabriquer une charrue ou une bêche. En d'autres termes, chaque fois que nous produisons une voiture, nous le faisons au prix d'une baisse du nombre de vies humaines à venir."

Cherchez l'erreur, il n'y en a pas.

Plus de 80 % de l'énergie utilisée sur Terre proviennent de sources fossiles non renouvelables : pétrole, charbon, gaz. Plus vite nous épuisons ces sources d'énergie épuisables (par exemple en baissant les taxes sur l'essence), plus vite elles seront épuisées, non ? C'est tellement ballot, tellement inepte ce que nous sommes en train de faire : cela s'appelle scier la branche sur laquelle on a posé le nid.

Le roi d'Arabie Saoudite, lui, se préoccupe de l'avenir, puisqu'[il a ordonné en 2010 "d'interrompre toute exploration pétrolière afin qu'une part de cette richesse soit préservée pour nos fils et nos successeurs, si Dieu le veut"](#).

Le colossal problème posé est simple, il est même assez trivial. Mais ce n'est hélas plus le cas des solutions qui peuvent y être apportées, aussi tard qu'aujourd'hui. Le monde contemporain est surgi du creuset de l'abondance énergétique. L'avidité a des racines puissantes et profondes, et bien souvent fort compréhensibles. Chacun voit midi à sa porte, et pas seulement les marchands de panneaux solaires.

Même Evo Morales, l'un des modèles du Front de gauche et de sa "[planification écologique](#)", a dû [renoncer, face à la colère de la rue, à supprimer les subventions sur l'essence de la Bolivie](#). Subventions sans lesquelles l'économie bolivienne ou mondiale, telles qu'elles sont, seraient instantanément frappées d'apoplexie.

Je ne dis pas que le problème est simple. Je dis qu'il est plus qu'urgent, et je suis fatigué, écœuré, par la phraséologie et le déni :

il est [trop tard pour empêcher un bouleversement irréversible et dangereux du climat](#) ; il est [sans doute beaucoup trop tard pour empêcher un choc pétrolier permanent](#).

"Mad Max 4" va bientôt sortir ([si si](#)). La série "Dallas" [a déjà repris](#).

On fait quoi ? On régresse ?

Baisser le prix de l'essence n'est pas une priorité

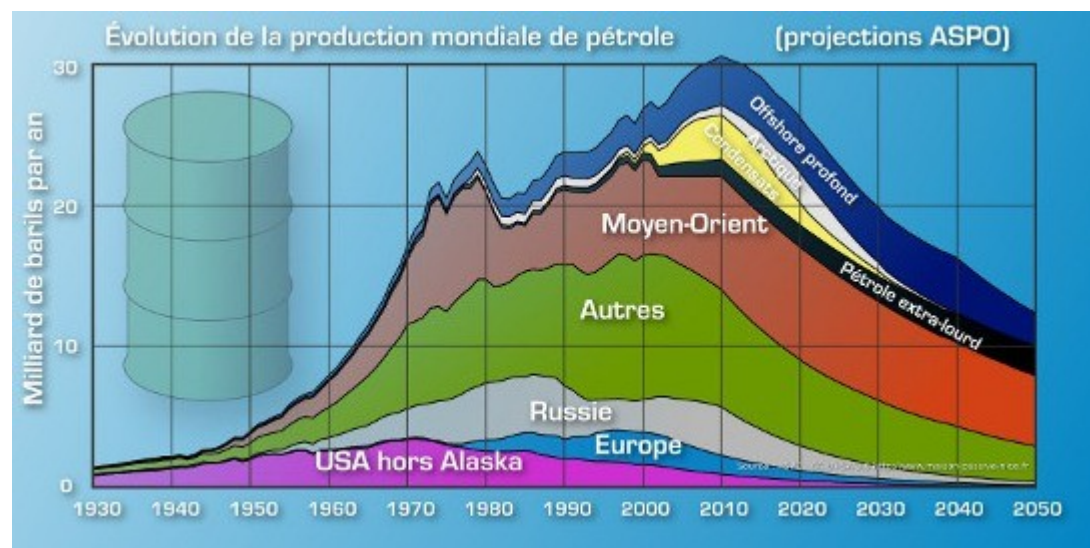
Mercredi 5 Septembre 2012

Les socialistes baissent le prix de l'essence pour encourager la consommation mais pour notre blogueur associé SuperNo, cette politique ne va pas dans le bon sens, traduisant une déficience de nos gouvernants



(DURAND FLORENCE/SIPA)

Je suis dans une colère noire. Nous seulement ces «socialistes» ne sont pas de gauche – ils font le cirque avec les Roms pour meubler l'actualité estivale, ils sont pour le nucléaire, le gaz de schiste et l'aéroport de Notre Dame des Landes, ils vont aux sauteries du Medef, ils tortillent du c** pour éviter de renoncer à leur cumul de mandats, ils signent les traités européens qui nous ligotent et nous asservissent... – mais en plus ils se comportent, avec cette foutaise de «*baisse des prix des carburants*», comme les derniers des c*****.



Le cas le plus grave est certainement celui de Pierre Moscovici. C'est un ultralibéral, réchappé de justesse de l'affaire DSK (tout comme Cambadélis, qui s'apprête à annexer le P«S»). On commence à voir une logique, là-dedans...). Contrairement à des minus comme Estrosi ou Jacob, il n'a même pas l'excuse d'être intellectuellement défavorisé. Quand il dit des c*****, c'est sciemment, et cyniquement. Circonstance aggravante, Moscovici est le fils de Serge Moscovici, brillant sociologue qui fut l'un des théoriciens de l'écologie et de la décroissance. Il ne peut donc pas

ignorer à quel point cette mesure ahurissante de «baisse du prix des carburants» figurera en bonne place dans la hiérarchie des mesures politiques les plus co****, et pourtant il y a de la concurrence.

Le pétrole a commencé à se former il y a plus de 500 millions d'années. Nous, les humains, n'avons commencé à le consommer de manière frénétique que vers 1850. Et en 2050, il n'y en aura plus ou si peu. En 200 ans, nous aurons ruiné ce que la nature a mis 500 millions d'années à produire. C'est sans doute ce qu'on appelle «développement durable». Pour rendre la chose un peu plus parlante, imaginez que le trajet entre Paris et Lyon, environ 450 km, symbolise la vie de notre planète depuis sa naissance, il y a environ 4,5 milliards d'années. Il faut attendre l'arrivée dans le Beaujolais pour voir le pétrole commencer à se former. Et pour le début de sa consommation, c'est à... 2 centimètres du cheval de la Place Bellecour... Et les c***** du gouvernement font comme si le voyage devait se poursuivre jusqu'au Ferry-Boîte du Vieux Port de Marseille...

Roulez tranquilles...

Alors que nous sommes à l'aube de ce qui va être une rupture dans l'histoire de l'humanité (le manque de pétrole), un gouvernement «socialiste», en raclant ses fonds de caisse vides pour baisser de quelques centimes le prix du précieux liquide, se vautre dans la démagogie et la bassesse, en accréditant le message suivant : «*continuez à acheter des bagnoles, roulez tranquilles, surtout ne changez rien, la hausse récente n'est qu'une "crise" passagère : du pétrole, il y en a encore pour des siècles !*» Remarquez, l'automobiliste est à mettre dans le même sac, qui pense que non seulement le gouvernement peut faire quelque chose contre la hausse inéluctable du prix du pétrole, mais en plus qu'il le doit, et que c'est même une priorité...

Comment ne se rend-il pas compte, l'automobiliste, que la priorité urgente du gouvernement, c'est de le sevrer de sa drogue avant qu'il ne soit trop tard ? Consacrer son pognon, non pas à flatter le gogo par du marketing d'aussi basse extraction, mais plutôt à développer à marche forcée les moyens de substitution à la bagnole et au pétrole... Au lieu de tempêter dans un verre d'eau et se lamenter sur le sort des salariés d'Aulnay, les reconvertir dans un travail d'avenir, qu'il soit dans les transports en commun, l'agriculture bio, les énergies renouvelables ou l'isolation des bâtiments...

[Parler en ces termes](#) du *Peak Oil* au JT de 20 heures devrait être obligatoire ! Aux quelques journalistes goguenards qui demandent à Moscovici comment il va faire à l'issue des 3 mois de la mesure (si on peut éprouver une seule satisfaction, c'est que pour une fois il ne s'est pas trouvé un seul journaliste pour gober ses couleuvres...), il répond, avec le sérieux qui le caractérise : «*Bah, on va demander à l'OPEP de produire plus pour baisser les prix...*»

«Que le prix de l'essence baisse !»

Rappelons une ou deux évidences qu'il serait nécessaire de connaître avant de se ridiculiser à la télé :

- Un des buts de l'Opep est de permettre à ses membres de s'en mettre plein les poches. Cette demande est donc à peu près aussi pertinente que celle qui consisterait à demander à Apple de baisser le prix de ses gadgets pour drogués de la conso'.

- Et surtout, l'Opep est strictement incapable d'augmenter sa production, c'est même le principe du *peak oil*. Il serait bon que Madame Duflot lâche ses listes de potes pour la prochaine légion d'honneur et prenne 5 mn pour lui expliquer. Enfin, si tant est qu'elle soit au courant, il serait sans doute plus sûr de confier la mission à Yves Cochet...

Le blaireau de base, lui, n'a rien compris. Il veut que l'essence baisse, car tel est son bon vouloir. Moi aussi j'aimerais bien passer une nuit avec Scarlett Johansson. Mais contrairement au blaireau de base, j'ai bien intégré que ce n'est pas possible. Pire, je pense que j'ai beaucoup plus de chances de coucher avec Scarlett Johansson que de voir le prix du pétrole baisser dans les prochaines décennies... Bah, c'est pas grave, s'il n'y a plus de pétrole. Ils vont bien nous trouver autre chose...

[La voiture à air comprimé ?](#) C'est sûr, comme tous les ans depuis près de 20 ans, elle sortira l'année prochaine. La voiture électrique ? Là, tout le monde est péremptoire : c'est l'avenir. Surtout que ça fournit un prétexte idéal pour développer notre secteur nucléaire plein d'avenir®. Mais c'est juste le démarrage qui est «un peu lent». Autonomie insuffisante, aucune infrastructure de recharge, prix délirant... La Renault Zoé, celle qui doit faire décoller les ventes, a déjà un an de retard. L'année prochaine... Enfin, peut-être... Mitsubishi, qui fabriquait la «Peugeot» Ion et la «Citroën» C Zéro, vient de dénoncer le contrat : ventes insuffisantes. Résultat, Peugeot liquide sa Ion pour... [10 900 euros au lieu de 30 000](#) ... Une vraie réussite ! [Je vous avais parlé de la Nissan Leaf](#), celle qui ressemble plus à l'idée qu'on se fait d'une voiture «normale» : c'est un triomphe : 11 (onze) voitures vendues en France en juillet 2012...

Sacrée affaire...

Aux Etats-Unis, ce n'est guère mieux. La star locale, c'est la «Chevrolet Volt» (également vendue en Europe sous la dénomination de «Opel Ampera»). Un engin capable de parcourir quelques dizaines de km sur la batterie, avant qu'une turbine alimentée à l'essence ne prenne le relais pour charger la batterie, consommant environ 7l/100. Une bonne idée,

sur le papier, puisque ça résout le principal problème des voitures électriques : l'autonomie qui interdit de s'éloigner. Sauf qu'elle coûte dans les 40 000 dollars (et autant d'euros chez nous). *General Motors* vient de mettre au chômage technique les salariés qui produisent la Volt, car les ventes sont inférieures de moitié aux prévisions et il y a 6 mois de stocks !

En fait, il n'est pas très difficile d'économiser bien plus que les quelques misérables centimes de Moscovici. On pourrait bien sûr parler de covoiturage, de télétravail, de vélo ou de transports en commun... Mais sans même faire de gros effort, il suffit de conduire moins vite et plus calmement pour consommer un litre de moins. 110 au lieu de 130, 100 au lieu de 110, et l'affaire est dans le sac. Je suis toujours stupéfait de voir tous ces abrutis qui transforment le trajet domicile-travail en compétition quotidienne, à coup d'accélération rageuses suivies quelques secondes plus tard d'un freinage violent. Surtout que bien souvent leurs montures sont des 4x4 ou des «SUV», des véhicules hauts, lourds, à l'aérodynamique de boîte à godasses qui consomment fatalement beaucoup plus qu'un véhicule «normal». Dommage qu'ils soient tellement cons et drogués à la consommation qu'ils sont inaccessibles à tout argument rationnel, sinon ils comprendraient qu'ils pourraient sans doute économiser 10 fois l'obole de Moscovici... On en reparlera, dans un an, dans 2 ans, dans 5 ans, de la baisse de Moscovici... Quand le gasoil sera quelque part entre 2 et 3 euros... Et on rigolera... Jaune !

L'automobiliste français moyen brûle environ 70 litres de carburant par mois. 6 centimes de baisse par litre, ça nous fait une économie de 4,20 euros/mois. Le Pérou ! 12,60 euros sur 3 mois. Dans le même temps, la mesure va coûter 300 millions d'euros au budget de l'État en faillite. D'une manière ou d'une autre, chaque foyer fiscal va donc en être de sa poche de 10 euros ! Sacrée affaire !

On remarquera au passage que le strict piéton, cycliste, et/ou utilisateur de transports en commun (et ils sont nombreux dans les villes) ne gagnera rien, alors qu'ils raquera quand même les 10 euros... Au contraire, les gros rouleurs, et surtout les sociétés de transport (celles qui remplacent leurs routiers français par des Polonais, Bulgares, Hongrois, Tchèques, Slovaques, Roumains, Lettons... Des parangons de la vertu sociale et environnementale...) vont y gagner un peu ou énormément...

L'essence, pas si cher

L'essence, pour l'instant, ce n'est pas si cher que ça ! Il faut relativiser ! L'automobiliste moyen dont je parlais plus haut ne dépense «que» environ 1200 euros par an à cet effet. Pas cher pour un liquide en voie d'extinction dont la combustion réchauffe le climat et disperse des particules qui causent tous les ans la mort de dizaines de milliers de personnes rien qu'en France.

Pour comparaison, la seule charge de la dette française s'élève à environ 50 milliards d'euros par an. Si on divise par les 30 millions de foyers fiscaux, on obtient 1667 euros ! Sans même s'en rendre compte, l'automobiliste français dépense donc en moyenne davantage pour la rente des banksters que pour remplir son réservoir ! Mais là, curieusement, il ne dit rien... Et c'est d'autant plus incompréhensible que contrairement à la dette, le prix du pétrole ne peut pas se négocier...

Il se dit par ailleurs que les «baisses de charges», cadeaux fiscaux et autres sucreries consenties depuis les années 1980 aux entreprises et aux riches coûtent environ 200 milliards par an à l'État. Qu'attend-on pour aborder les vrais sujets ?

Mouvement Les Jeunes Socialistes : Note de présentation du Dossier du changement énergie

13/09/2012

En juillet 2008, un stade inédit de la mondialisation a été atteint : celui d'un prix record des barils de pétrole. C'est l'ensemble d'un système économique mondialisé, fondé sur l'exploitation d'énergies fossiles abondantes comme moteur du libre-échange, qui se trouvait alors remis en question. Si pour certains scientifiques le pic pétrolier mondial, seuil maximal de production étrolière, est prévu pour 2020-25, le coût du pétrole et de son extraction ne cessera plus d'augmenter au fur et à mesure de sa raréfaction. La croissance, dogme du modèle capitaliste industriel, se trouve questionnée quand les crises du système, tant économiques qu'environnementales et sociales se multiplient à un rythme de plus en plus soutenu, suivant inexorablement les soubresauts des cours pétroliers. Comme un malade sous perfusion, le capitalisme tente de repousser l'inéluctable au moyen du dernier gadget technologique.

Aucune croissance n'a jamais existé sans augmentation de la demande énergétique.

Aujourd'hui, nous savons que les ressources naturelles sont limitées, et qu'aucune autre énergie fossile ne saura répondre à la demande d'énergie mondiale. Les conséquences, tant pour la planète que pour les hommes, de notre dépendance aux énergies fossiles revêtent de multiples facettes. Quand les catastrophes naturelles se multiplient, quand la biodiversité est mise en danger, quand les températures sont en hausse et la survie des hommes remise en doute, c'est bien le résultat d'une augmentation des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES). Mais ces émissions ont une origine : un système capitaliste pétrolier basé sur le libre-échange, la délocalisation de ses productions à l'autre bout du monde pour mieux exploiter allègrement terres et hommes, des productions agricoles dépendantes des produits pétroliers, le productivisme, le consumérisme, la gestion inégalitaire et conflictuelle des ressources naturelles, une crise globale de la répartition des richesses. La surface des terres agricoles diminue, les prix de l'alimentaire explosent, la question du monde de l'après pétrole se pose. C'est précisément en ignorant la centralité de la question énergétique que les sommets de la terre, de Kyoto à Rio 2012 ont échoué à transformer le système pour aller vers un nouveau modèle de développement.

Réduire de 50% les émissions de GES entre 1990 et 2050, voilà, in fine, le seul objectif viable. La réduction intermédiaire de 2020 joue pourtant un rôle : passé les 2 degrés de réchauffement, ce seront les océans et les étendues polaires qui relâcheront le CO₂ qu'elles emprisonnent, 6 degrés d'augmentation seront alors à prévoir. Pour atteindre cet objectif, nous posons aujourd'hui la question de l'organisation de notre nouveau modèle de développement, tant dans son système de production énergétique, que la consommation d'énergie en elle-même, en laissant les citoyens exprimer leur libre choix démocratique.

Alors, quel modèle de développement pour le monde de l'après-pétrole ?

La conférence environnementale au banc d'essai de la transition énergétique

La tant attendue conférence environnementale s'est achevée samedi 15. Elle doit servir de prélude à une loi de programmation énergétique pour la fin 2013. Un cadre réglementaire stable étant une des premières choses dont ont besoin les professionnels du secteur des énergies renouvelables. Les sacrifiés de la filière du photovoltaïque en 2011 apprécieront. Une telle loi, c'est bien le moins qu'on pouvait attendre de ce qui devrait être présenté comme rien de moins qu'un projet de société, et à l'échelle mondiale s'entend.



Pour l'instant et par définition on est dans l'effet d'annonce. On verra ce qu'il en restera dans cinq ans, une fois franchis les méandres des déficits publics, présents et à venir. Il faut aussi remettre en perspective la réelle durée de la transition énergétique : 30 à 40 ans. Toute une aventure dont nous ne sommes qu'au début du commencement. Et si on y ajoute le déclin économique annoncé du pic pétrolier, cela risque bien de rendre les choses plus difficiles encore, cela c'est pour le contexte.

Pour autant, le président de la République lors de son discours d'ouverture a déclaré « *Certaines mesures doivent être engagées dès le lendemain de la conférence : tarification progressive de l'énergie, relance des filières éolienne et photovoltaïque, rénovation des logements* ». L'éolien et le [solaire](#) ne pouvant vraiment pas attendre un an de plus.

Il faut donc comparer ce qui est annoncé avec les impératifs de toute transition énergétique bien pensée. De l'indispensable sobriété et efficacité énergétique qui doit faire l'objet d'une priorité absolue, au développement des énergies renouvelables, en passant par le fait de changer d'un modèle énergétique jacobin et centralisé afin de rendre la souveraineté aux régions et aux collectivités locales.

La sobriété pour une transition énergétique bien ordonnée

Le premier gisement pour l'efficacité énergétique est celui des économies à réaliser. Il serait logique par conséquent de s'inspirer des travaux de l'association [négaWatt](#) qui a réactualisé son dernier rapport il y a peine un an. Pour l'association, il s'agit déjà de « *remettre la question énergétique dans le bon sens. En partant des usages et non des ressources. Nous avons besoin de nous chauffer, nous déplacer ou nous éclairer, pas d'importer obligatoirement du gaz, du [pétrole](#), ou de produire de l'électricité à partir du nucléaire* ». Mais la proposition de négaWatt est politiquement incorrecte puisque que le projet prévoit d'arrêter totalement le nucléaire, alors que dans le projet présidentiel il s'agit seulement d'en diminuer la part pour la production électrique de 75 à 50 %.

Le secteur le plus énergivore est celui du logement, le Grenelle de l'environnement avait déjà chiffré le coût de sa transformation à 205 milliards d'euros sur une dizaine d'années. Désormais il s'agirait d'avoir un **guichet unique de la rénovation** où sera mis en place un plan de rénovation thermique des logements. François Hollande a annoncé lors de la conférence vouloir « *mettre aux normes énergétiques un million de logements par an* ». Là il y a déjà un gros doute qui s'installe car il est peu probable qu'il y ait en France suffisamment de personnels qualifiés pour effectuer ce travail. La moyenne d'âge des artisans est de 50 ans, et le bâtiment est traditionnellement à la peine quand il s'agit d'embaucher. Il faudra donc un vaste programme de formation et d'incitation au préalable.

[Jeremy Rifkin](#) voit quant à lui dans la convergence des énergies renouvelables et d'internet une troisième révolution

industrielle qui permettra à un maximum de bâtiments d'être des micro-centrales de production d'énergie. Mais restons simples, si on arrive déjà à faire décoller la production d'énergie des maisons individuelles, ce ne sera déjà pas si mal.

Pour le transport, il n'y a vraiment que très peu de choses, à part le fait que le premier ministre a fixé aux chercheurs et aux industriels l'objectif de **disposer d'ici dix ans de véhicules ne consommant pas plus de 2 litres au 100 kms**. Ce qui en dit long aussi de l'avis du gouvernement sur l'avenir du pétrole, sans même parler de [pic pétrolier](#).

Le transport collectif, l'arrêt de la construction d'autoroutes ou le fait de réserver une voie des grands axes routiers à l'approche des villes, au moins le matin et le soir pour les transports doux ou collectifs n'ont pas été cités. Il y a pourtant un tas d'exemple qui marchent à l'étranger qu'on pourrait reprendre en France.

L'augmentation du coût de l'énergie

Pour [Patrice Geoffron](#), professeur d'économie à Paris Dauphine, la transition énergétique ne pourra se faire que si le prix de l'énergie augmente.

C'est donc le difficile exercice d'équilibriste auxquels devront s'atteler les décideurs entre le fait de composer avec une énergie qui de toutes façons augmentera, et les besoins de toute une population qui est déjà en situation de précarité énergétique.

Le premier ministre a ainsi annoncé le **doublement de la tarification sociale de l'énergie à 8 millions de personnes**. Mais il n'est pas revenu sur la nécessaire augmentation des coûts de l'énergie, qui fera l'objet d'une [tarification progressive](#) incluant différents critères, comme le profil des ménages, la zone climatique, le mode de chauffage.

L'indispensable décentralisation

Il n'y a pas eu d'annonce concernant ce point crucial. Car les énergies renouvelables sont par définition produites localement. Il s'agira désormais de compléter le modèle énergétique actuel par une approche combinant efficacité énergétique et production à partir d'énergies renouvelables locales.

[Les collectivités locales](#) ont déjà en France des compétences qui impactent la question énergétique : elles déterminent une grande partie des besoins de mobilité par leurs choix d'urbanisme et d'habitat ; elles peuvent proposer, voire gérer elles-mêmes du chauffage collectif par réseau de chaleur ; elles autorisent des productions d'énergie décentralisées et peuvent même en être investisseurs. Les collectivités locales sont aussi "autorités concédantes" pour l'exploitation des réseaux de distribution de gaz ou d'électricité dont elles restent d'ailleurs propriétaires ; mais elles ne peuvent pas intervenir de façon directe sur le pilotage de la stratégie énergétique d'un territoire ou pour se positionner de façon large en fournisseur de services énergétiques aux citoyens.

Chaque région devrait pouvoir développer ses propres filières en fonction de ses atouts naturels et industriels : filière bois en Limousin, hydraulique dans les Pyrénées, photovoltaïque dans le midi, éolien sur la côte languedocienne, géothermie profonde en Alsace, etc..

Le réseau [Energy Cities](#) cite l'exemple de la Convention des Maires de 4 200 villes européennes qui s'étend même jusqu'au Caucase et aux frontières de l'Asie Centrale, pour s'engager volontairement pour l'amélioration de l'efficacité énergétique et l'augmentation de l'usage des sources d'énergie renouvelable sur leurs territoires.

Le développement des énergies renouvelables

Déjà une très bonne mesure par la **simplification du régime d'installation des éoliennes**, en supprimant cette obligation d'appartenir à une zone de développement de l'éolien. Des règles doivent néanmoins exister pour ne pas gêner les riverains.

Le maquis administratif était une façon assez efficace de brider le développement des renouvelables. Rien qu'avec le fait de simplifier les procédures, c'est un vrai levier d'action.

Dans ce registre, le photovoltaïque aurait bien besoin aussi d'un toilettage approfondi. Les démarches sont tellement nombreuses et compliquées pour installer des panneaux photovoltaïques chez soi que ce sont généralement les professionnels chargés de l'installation qui s'occupe de gérer le dossier, et le coût de ce travail est bien entendu intégré dans le devis. En clair, le degré d'inertie administrative impacte le coût final du projet !

Au niveau des nouveaux projets, un **nouvel appel d'offres pour la construction et l'exploitation de deux parcs éolien offshore** de 1 305 MW, situés au large du Tréport (Seine Maritime) et de Noirmoutier (Vendée) sera lancé d'ici la fin décembre.

Quand à la filière solaire, Jean-Marc Ayrault a annoncé également **la création d'un appel d'offres d'ici la fin de**

l'année pour favoriser « de grandes installations ». Mais à contrario de l'éolien qui est une technologie mûre, le PV a encore besoin de beaucoup de recherche pour améliorer son rendement.

Rien n'a été dit sur la filière biomasse qui est souvent le parent pauvre, médiatiquement parlant, de ses cousins éolien et solaire, mais c'est pourtant le premier secteur en matière de potentiel.

L'amélioration et l'extension du réseau électrique

Rien n'a été dit sur le sujet, et pourtant il est incontournable pour les énergies renouvelables.

A l'exemple de l'Allemagne qui doit transporter l'énergie des régions productrices du Nord vers les centres de consommation situés au Sud

En 2009 (1), 1834 km de réseaux électriques ont été identifiés comme prioritaires. Depuis, seulement 214 km ont été construits, et moins de 100 km ont réellement été mis en service, a déploré le chef de l'autorité de régulation en charge des réseaux en mai 2012. La plupart des retards s'expliquent par la lenteur des procédures d'autorisation et de planification, jusqu'à présent en grande partie entre les mains des 16 Etats fédéraux (Länder). Conscient du problème, le gouvernement allemand a introduit, en 2011, de nouvelles procédures simplifiées et centralisées au niveau fédéral.

Ce type de travaux compensera un peu pour EDF la perte d'une partie du parc nucléaire

La diminution du parc nucléaire et les gaz de schiste

On a parlé essentiellement de la **fermeture de la centrale de Fessenheim pour 2016**, mais elle n'est qu'une parmi les 19 centrales comptant 58 réacteurs. C'est à dire environ 5 % alors que l'engagement de François Hollande est de réduire la part du nucléaire de 75 à 50 %. On attend donc de voir ce qui sera prévu et surtout comment on va remplacer et par quoi cette production ?

Pour les gaz de schiste qui sont l'autre volet polémique de la transition énergétique, Jean-Marc Ayrault a rappelé **“qu'il est exclu de recourir à la fracturation hydraulique”** et indique que dans ce sens **“il n'y aura aucun permis accordé”**.

Le financement de la transition énergétique

Une **banque publique d'investissement** dédiée à la transition écologique et énergétique sera créée. Une part des fonds servira au développement des énergies renouvelables.

Pour [Alain Granjean, une électricité verte 30 % moins chère est possible](#). Si pour les énergies fossiles, le coût du combustible peut représenter 80% du coût du MWh, pour les énergies renouvelables et les économies d'énergie, c'est l'inverse. Ce sont les coûts d'investissement et de financement qui pèsent jusqu'à 80% du coût.

Si les coûts d'investissement ont fortement baissé ces dernières années, il n'en est pas de même pour le financement. Or, faire baisser le coût du financement de 10% à 5%, une rentabilité moins excessive que les exigences financières actuelles, diminue le coût de l'électricité verte de 30% !

C'est la raison pour laquelle il plaide, en plus d'une banque dédiée, en faveur d'un cadre réglementaire stable dont les évolutions puissent être prévisibles.

Le gouvernement veut également créer un système de **« tiers-financement »** pour la rénovation thermique des logements : un prêteur financera les travaux et se rémunérera sur les économies réalisées. Le **doublement du plafond du livret A, le Livret de Développement Durable ou la mise aux enchères des quotas de CO2** pourraient servir aussi à financer les travaux.

Mais il faut quand même rappeler les difficultés de [l'Allemagne à financer sa propre transition énergétique](#) alors qu'elle est bien plus avancée que nous dans le domaine des énergies renouvelables, et plus solide économiquement.

Dans les faits, de ce qui sera autre chose comme durée qu'un quinquennat présidentiel, il faudra en réalité tenir compte de multiples facteurs qui ne sont pas pris en compte aujourd'hui car politiquement inacceptables, comme la notion d'[anomie économique](#) et la désorganisation de tout un tas de secteurs, à l'heure de l'après-pétrole.

Philippe Aubert

(1) Julian Schorpp, « La transition énergétique en Allemagne n'est pas acquise », Euractive.fr, 12/9/2012

Mitt Romney et l'effarante fuite en avant de 'Big Oil'

Mitt Romney, le candidat républicain à la présidentielle, paraît être un garçon bien versatile. Un "flip-flopper", comme disent les Américains, pour ce qui a trait aux deux problèmes cruciaux de la politique énergétique des Etats-Unis, de l'avenir de la puissance américaine et du climat de la planète.

- Sur le pic pétrolier -

En 2010, dans le livre par lequel il a affirmé son ambition présidentielle, Romney [écrivait](#) :

"Que le pic soit déjà franchi ou qu'il soit atteint dans quelques années, la production pétrolière mondiale déclinera à un moment ou à un autre."

Le gouverneur du Massachusetts citait alors feu Matthew Simmons, un banquier d'affaires américain spécialisé dans l'énergie, d'après lequel la production de brut de l'Arabie Saoudite devrait entrer en déclin bientôt. Mort en août 2010, Matt Simmons fut de longue date l'ami de Mitt Romney, [ainsi qu'un sponsor de sa carrière politique](#).

Les analyses de Matt Simmons ont nourri deux rapports très alarmistes du Pentagone sur l'imminence du pic pétrolier, [selon les informations mises au jour sur ce blog](#). En 2000, Matthew Simmons a fait partie des experts consultés par le vice-président Dick Cheney au cours de l'élaboration de la politique énergétique du président George W. Bush.



Romney en campagne : scène de genre. (DR)

Aujourd'hui, le candidat républicain à la Maison-Blanche prétend que s'il est élu, l'Amérique du Nord saura regagner son indépendance énergétique dès 2020.

Dans un [livre blanc](#) présentant sa stratégie, Romney s'appuie sur les pronostics de Leonardo Maugeri, ancien dirigeant du pétrolier ENI, dont [l'ex-n°2 du pétrole saoudien](#) ou encore, [sur ce blog, l'ancien expert pétrolier de l'Agence internationale de l'énergie](#) ont dit pis que pendre. Empreinte de volontarisme et pleine de raccourcis commodes, l'analyse de Maugeri [semble moins destinée à convaincre les experts qu'à rassurer les investisseurs](#), confrontés ces derniers temps [\(et pour cause\) à un tir nourri de diagnostics pessimistes](#).

Pour le remède aussi, Mitt Romney a tourné casaque.

En 2010, il écrivait qu' "en utilisant tant de pétrole et d'énergie pour nous-mêmes", nous risquons "de laisser la génération prochaine dans une situation périlleuse (...) où nos enfants feront face à des pénuries sévères de pétrole, à un carburant extrêmement cher, à une économie infirme, à une domination énergétique de la Russie et des autres Etats

riches en pétrole."

Aujourd'hui, Romney prétend, s'il est élu, [réduire les aides aux énergies renouvelables](#), sans jamais évoquer la réduction de la consommation américaine d'énergie, un thème politique semble-t-il désormais synonyme de défaitisme aux États-Unis. [D'après un éditorial du New York Times](#), le programme présidentiel du candidat républicain en matière d'énergie se résume à peu près au "*forons tout de suite, forons partout*" que proclament les élus ultra-conservateurs issus du mouvement des *tea parties*.

- Sur le changement climatique -

Là encore, le candidat multi-millionnaire a changé d'avis. En tant que gouverneur de l'État du Massachusetts, Romney a par le passé soutenu la réduction des émissions de gaz à effet de serre, la fermeture de centrales au charbon anciennes, ainsi que le développement de l'éolien et du solaire. Mais dès son entrée dans la course à la présidence, Romney a en quelque sorte signifié à qui allait son allégeance, en prétendant sans vergogne que "[nous ignorons ce qui cause le changement climatique](#)".

Pour justifier l'inaction que désormais il préconise, Romney a ironisé :

"On ne parle pas de 'réchauffement de l'Amérique', mais de 'réchauffement global', donc l'idée que les États-Unis devraient dépenser des milliers de milliards de dollars pour stopper, on ne sait comment, le réchauffement climatique (...) n'a pas de sens !"

Pourquoi de tels revirements ? Trivialement simple.

[A l'instar des frères Koch](#), de nombreux barons américains du charbon et du pétrole [financent massivement la campagne de Mitt Romney](#). Tandis que les prix à la pompe occupent une place centrale dans les débats, [Big Oil alimente à coups de dizaines de millions de dollars](#) une vaste [campagne de spots télévisés](#) qui tente de tourner en ridicule les choix politiques du président Barack Obama. Des spots qui, contrairement à ceux financés durant la campagne présidentielle précédente, en 2008, n'évoquent plus, même en passant, les économies d'énergie, et font au contraire la promotion sans mesure des énergies fossiles *made in USA*, [rapporte le New York Times](#).

"*Money talks*", comme on dit aux États-Unis : l'argent parle.

Le come back des vétérans de George W. Bush

Les revirements de Romney coïncident avec l'intégration dans son équipe de campagne [de quelques-uns des principaux conseillers en énergie du prédécesseur de Barack Obama à la Maison-Blanche, le pétroliissime George W. Bush](#).

Dans le premier cercle du candidat Romney, [on trouve également John Bolton](#), le plus jusqu'au-boutiste des faucons de Bush junior. [John Bolton](#) qui affirmait que l'existence des armes de destruction massive de Saddam Hussein ne faisait "[aucun doute](#)", qui en 2009 encourageait carrément Israël [à larguer la bombe atomique sur l'Iran](#), et qui bien entendu soutient aujourd'hui les menaces de frappes aériennes du premier ministre israélien Benyamin Netanyahu.

Le pétrole [fut bel et bien au coeur des motifs de l'invasion de l'Irak en 2003](#). Aujourd'hui, [c'est le géant pétrolier américain Exxon qui fait la loi en Irak](#), en mettant habilement Bagdad en porte-à-faux vis-à-vis de l'entité autonome kurde. Et c'est des champs pétroliers d'Irak qu'est attendu [l'essentiel des capacités de production de brut supplémentaires sur lesquelles comptent les pétroliers](#) pour retarder le déclin des extractions mondiales.

Le Moyen-Orient demeure donc plus que jamais au centre de l'échiquier aux yeux des épigones de Dick Cheney, [qui tenta en 2007 de convaincre le président Bush d'attaquer l'Iran](#).

Il n'y a [guère de différences programmatiques entre Dick Cheney et Mitt Romney](#). Selon ce dernier, [Dieu a créé les États-Unis afin qu'ils dominent le monde](#). Un dieu qui, [selon l'une des figures des tea parties](#), n'a certainement "*pas mis beaucoup de matières premières dans notre pays (...) pour nous détruire*".

Logique.

La puissance matérielle semble toujours et partout devoir s'écouler le long de la pente naturelle de la plus faible résistance : les hommes la mobilisent selon des impératifs organiques, écologiques, bien plus vastes que leur raison propre, ou que leur volonté. C'est cela, la fuite en avant.

"L'inertie du modèle industriel empêche le développement des services dans l'auto"

Par Patrick Dénier - Publié le 28 septembre 2012



A l'occasion du Mondial de l'automobile, le sociologue Bruno Marzloff, président du cabinet d'études et de conseil Chronos, revient pour L'Usine Nouvelle sur les grandes tendances de la mobilité. En effet, il dirige Chronos, un cabinet d'études et de conseil de six consultants, qui se sont imposés sur la thématique de la mobilité. Il anime une plateforme d'échange et de prospective auprès d'une quinzaine de grands comptes (JC Decaux, PSA, Orange, RATP, Renault...).

L'Usine Nouvelle - La place de la voiture est-elle amenée à changer ?

Bruno Marzloff - Elle a déjà changé. Il y a cinquante ans, la plus grosse capitalisation boursière mondiale, c'était General Motors. Aujourd'hui, c'est [Apple](#). Nous sommes passés de l'ère de l'automobile à celle du téléphone mobile. Il y a là une dérive sémantique intéressante. Il y a quelques jours, Libération faisait sa Une sur le lancement de l'iPhone 5 et les pratiques massives du mobile intelligent. Le Twizzy, ça ne fait qu'un entrefilet... Le volume de déplacement reste constant mais, à l'image du "peak oil", on peut parler aujourd'hui de "peak car", c'est-à-dire de baisse du parc automobile, voire de "peak driving", c'est-à-dire une baisse de la pratique automobile particulière. Déjà dans les grandes cités chinoises, on commence à prendre des mesures coercitives ! On parle moins de la transformation de l'objet - les pratiques évoluent, donc l'objet évoluera - que de sa place dans un dispositif global de mobilité.

Comment cela se matérialise-t-il ?

Il y a un nouvel usage de la mobilité. Une enquête conduite en commun avec Sofres montre que plus on est mobile, moins on est possesseur. On a besoin d'agilité dans la mobilité, la possession s'avère un frein. Aujourd'hui, à Paris, moins de 40 % des ménages ont une voiture. Cette dernière s'insère dans un dispositif global, une offre élargie de moyens, la fameuse "multi-modalité" : voiture, train, bus, Vélib', Autolib'... La logique est celle d'une autonomisation des pratiques à l'intérieur d'un choix plus grand, jusqu'au choix de ne pas se déplacer ! Les nouvelles formes de travail, le e-commerce... tout cela peut conduire à une baisse des déplacements motorisés, et de meilleures productivités.

La place de la voiture diminue dans les villes...

A Paris, Bertrand Delanoë a réduit de 10 % les places de stationnement en surface et a développé les espaces piétonniers, une centaine de "zones 30", espaces limités à 30km/h, et cyclables. Le combat est rude : qu'on regarde la polémique à propos des voies sur berges ! A New York, la "transportation commissioner" est une femme géniale, très politique, qui a commencé il y a deux ans et demi une expérimentation sur Times Square en bloquant certains accès aux voitures. Les gens se sont rués sur cet espace, un peu comme Paris-Plage. Elle n'a eu aucun mal à pérenniser le dispositif, qui remonte le long de Broadway. La notion de "marchabilité" des villes s'impose. Inversion paradoxale : demain, ce sera la possession obligée d'une voiture qui deviendra pénalisante ! Ceci amène à considérer désormais un distinguo entre mobilité subie (des déplacements qu'on aimerait éviter) et une mobilité choisie qu'il faut consolider.

Comment améliorer la productivité de la voiture ?

A-t-on besoin d'un parc de 35 millions de voitures en France ? On peut faire des économies énormes en doublant par le covoiturage le taux moyen d'occupation des voitures (actuellement 1,3 occupant). Si on arrive à faire grimper le taux d'utilisation des véhicules de 5% à 10% avec la location, l'autopartage ou le transport à la demande, on arrive à faire de sérieuses économies. Mais tout d'un coup, on se retrouve avec un problème : comment négocier cette évolution avec une filière automobile qui va décroissant ? Est-ce qu'il faut créer une nouvelle filière servicielle ou aider la filière actuelle à se rénover ? C'est un peu schizophrène...

Comment réagissent les constructeurs ?

Il y a une inertie du modèle industriel qui hypothèque pour l'instant le développement d'une filière servicielle. Autolib',

ce n'est pas un industriel qui l'a développé, mais la ville de Paris ! Ce n'est pas un constructeur qui a emporté l'appel d'offre non plus. [PSA](#), [Citroën](#), [GM](#), [Daimler](#)... développent tous des offres de car sharing et/ou de car pooling, mais en face, il y a du monde : il y a les loueurs, les assureurs, et [Google](#) ! Sans compter la puissance publique qui devient de plus en plus opérateur de mobilité. Dans l'iPhone, le tombereau de cash vient aussi largement des "stores" et de services. Comment la filière auto peut réfléchir à cette inversion ?

Google peut jouer un rôle demain dans la mobilité ?

Ce qui est sûr, c'est que Google est déjà le premier opérateur mondial de mobilité. Même si d'autres comme [BMW](#) sont aussi dans la course, je suis intrigué par la Google Car, une voiture automatisée au croisement de l'imaginaire et de l'utilitaire, en tout cas un nouveau registre pour l'industrie automobile. Apparemment, ça marche. La Californie vient d'autoriser leur circulation dans l'état. Ceci souligne l'arrivée du Big data dans l'écosystème automobile. Car si on veut mettre en place des systèmes de covoiturage dynamiques et performants, la solution passera aussi par le Big data pour résoudre l'appariement de l'offre et de la demande. Google est le mieux placé. Il est le véritable challenger des enjeux de mobilité. Il est libéré des pesanteurs industrielles et capitalistiques qui encombrant les constructeurs.

Mondial de l'auto : pourquoi la voiture (telle qu'on la connaît) va disparaître

[Sophie Caillat](#)

Le sociologue Bruno Marzloff dénonce l'inconséquence des pouvoirs publics et des constructeurs, qui persistent à relancer l'automobile comme si l'avenir de la nation en dépendait. Pour lui, l'avenir n'est pas la voiture électrique mais la « voiture autrement »

Bruno Marzloff est sociologue et animateur du [Groupe Chronos](#), cabinet d'études et de prospective sur la ville et la mobilité.

Avec ses chiffres implacables, il décrit ce qui devrait être une évidence de notre monde contemporain, y compris pour les politiques et les constructeurs [chahutés à l'ouverture du Mondial de l'automobile](#), à Paris : on ne peut pas tous vivre en ville (85% de la population y réside en France, [selon l'Insee](#)) et tous posséder une voiture.

Pour autant, prévient-il, la voiture est l'avenir de la voiture. Il suffit de réaliser qu'avec moins d'automobiles, on pourra mieux se déplacer. Une forme de décroissance à laquelle ne sont prêts ni les politiques ni les industriels.

Il y a quatre ans, à l'occasion du premier Mondial de l'Auto de la crise des subprimes, [vous nous annoncez](#) « une vraie révolution » : le passage de la voiture-objet à la voiture-service. Que s'est-il passé entretemps ?

Entre temps, j'ai abandonné ma voiture et je suis passé sur un contrat de service [un abonnement à 25 euros par mois plus 25 euros par jour de location, ndlr], soit 1 800 euros par an pour quatre jours par mois, au lieu des 6 000 euros minimum de mon budget antérieur.

Bien sûr, je ne suis pas du tout représentatif : je vis à Paris et j'utilise d'autres modes de transport en complément.

[Le succès d'Autolib](#) à Paris n'est qu'un des signes d'une transformation profonde – Bertrand Delanoë revendique une baisse de 25% de la pratique automobile dans la capitale.

En ville, nous sommes entrés dans le « peak car » [en référence au « [peak oil](#) », ce moment où la quantité de pétrole extraite commencera à décroître, faute de stocks suffisants, ndlr]. Le nombre de voitures diminue, en même temps que le nombre de conducteurs et le nombre de places de stationnement.

Toutes les villes du monde se demandent comment composer avec une autre voiture. Pourquoi à Paris (comme à New York), moins de 40% des foyers détiennent une voiture ? Parce que ça devient invivable, sauf à avoir son propre parking chez soi et au bureau. Et parce qu'il existe des solutions alternatives.

On assiste aussi à une crise majeure de la filière automobile...

C'était totalement prévisible. Après le coup de semonce de 2008 qu'on a choisi d'ignorer, les mêmes causes produisent les mêmes effets. En pire ! On persiste pourtant à administrer des calmants là où il faut de la chirurgie sévère. La vie de l'économie est jalonnée de ces ruptures comme [les canuts](#) de la soie au XIX^e siècle ou la crise de la sidérurgie dans les années 80.

La crispation des industriels et de la puissance publique sur la survivance de la filière industrielle automobile et sa mise sous perfusion procède d'une inconséquence coupable.

La puissance publique favorise la voiture électrique, mais ne remet pas en cause la voiture patrimoniale. Elle considère la construction automobile comme un secteur fondamental pour le bien-être de la nation. Erreur ! Delphine Batho ou Arnaud Montebourg manquent singulièrement de lucidité.

Encourager les voitures hybrides ou électriques est dérisoire face aux gains économiques et environnementaux d'une réduction des congestions.

A-t-on besoin d'un parc de 35 millions de véhicules motorisés en France ? Dit autrement, ne peut-on pas se déplacer autant et mieux avec moins de voitures ? Et d'ailleurs, a-t-on besoin de se déplacer autant, pour des raisons où souvent l'injonction l'emporte sur le désir, et où le stress l'emporte sur la liberté ? Donc, moins de pétrole à acheter, moins de pollution à produire, et plus de confort, de productivité et de qualité de vie. C'est une question qu'il faut se poser, même si cela en soulève d'autres dans son sillage, et singulièrement l'emploi – nous en sommes pleinement conscients.

Il faudrait un accompagnement public vers quoi ?

Bruno Marzloff dans son bureau à Paris le 28 septembre 2012 (S. Verney-Caillat/Rue89)

Vers « la voiture autrement ». Mais pour poser un juste diagnostic, il faut se départir des arguments ressassés sur la réussite industrielle des constructeurs allemands ou sur la croissance des pays émergents sur ce secteur.

En ville, on a besoin du service de la voiture, pas de l'objet.

Ce à quoi on assiste depuis quatre ans, c'est l'émergence de ce marché des services sous des formes diverses.

Qu'on le veuille ou non, l'évolution sera identique en Inde, en Chine, au Brésil ; pas dans des décennies mais d'ici quelques années :

- les grandes villes chinoises en sont à appliquer des tirages au sort pour l'acquisition des voitures, et la ville d'Hangzhou a mis en place un réseau de 200 000 vélos en libre service ;
- Singapour a domestiqué la voiture depuis les années 80 ;
- à Tokyo, la voiture ne peut accoster le long des trottoirs ;
- à New York, Broadway devient un axe majeur de la marche, des vélos, des taxis, des bus... et quatre blocs de Times Square ont été rendus aux piétons ;
- à Londres, il y a un péage urbain, comme à Stockholm tandis que Kuala Lumpur, New York ou Saïgon y réfléchissent ;
- Copenhague ou Amsterdam misent massivement sur le vélo ;
- à Paris, les couloirs de bus réduisent l'espace circulatoire de la voiture, et une priorité se dégage lentement à la marche et au vélo.

Le constat est universel : on ne peut pas continuer dans une logique pleinement automobile. Maintenant que la voiture a défait la ville, il lui revient de la refaire autrement. Car des voitures, il y en aura toujours, ne serait-ce que parce qu'elle a façonné le territoire et notre quotidien.

Se peut-il que la voiture ne représente plus le statut social ?

Les campagnes de pub automobile persistent à refléter cette inertie, même si elles commencent à valoriser l'économie et l'écologie. Comme tous les mouvements sociologiques, la mutation des attitudes est longue. Il est difficile de se défaire d'une addiction de plus d'un siècle.

La voiture correspond certes encore à un statut mais aussi à la localisation du logement qui s'est inventée ces cinquante dernières années, définissant un étalement urbain catastrophique.

C'est à la fois le ferment d'une inflation de la demande de déplacement et le symptôme de l'incapacité de notre société d'accueillir tout le monde en ville.

Quelle est la catégorie de population pionnière des nouveaux modes de déplacement ?

Ce sont ceux que j'appelle les « hyperagiles » : typiquement les jeunes ménages avec enfants, où tous les deux travaillent et ont une sociabilité importante, des jobs qui amènent à bouger... Dans ce jeu de contraintes multiples, le modèle métro-boulot-dodo explose et la posture face à la voiture bascule.

Celui à qui l'entreprise enjoint d'être flexible, repense radicalement la gestion de ses différentes sphères, pour satisfaire chacune. Dans une récente enquête en ligne, nous avons mesuré que 37% du temps de travail se passait en dehors du « siège » du travail. Ces agilités sont temporelles, spatiales et numériques.

C'est le triomphe d'une certaine forme d'autonomie et d'une tentative de maîtrise du quotidien. Une partie des travailleurs flexibilise son travail, sur une tablette ou un smartphone ; au café, chez soi, dans le train ; mais aussi le soir ou en RTT.

Cet « agile » habite en centre-ville ?

Pas nécessairement. A l'autre bout de l'Ile-de-France, le travailleur abandonne sa voiture près du train, puis emprunte un bus ou un vélo, dans un jeu d'intermodalité. Le smartphone gère ce quotidien quasiment en temps réel, et témoigne d'un glissement sémantique de l'automobile vers le mobile.

Si demain, je veux aller à la campagne, je réserve ma voiture en deux minutes depuis mon smartphone.

Mais en dehors de ces pionniers, quelle est la tendance massive des services automobiles ?

C'est le covoiturage. A cause de l'écartèlement domicile-travail (la distance a quasiment doublé entre 1988 et 2008). Le partage est le levier le plus simple et le plus rapide pour soulager le système de mobilité. Mais il ne peut prétendre tout résoudre.

Répondre à cette hausse de la demande de déplacements par une seule politique de l'offre est insensé. La priorité, c'est de réduire la demande, faire en sorte que les gens se déplacent moins dans cette partie des usages qu'on pourrait appeler

de la « mobilité subie ».

Le succès du e-commerce à la [croissance insolente](#) (+25% par an malgré la crise, il était encore de 22% en 2011) souligne cette envie de réduire ces déplacements qu'on s'épargnerait volontiers. Ceci est à la mesure de leur dépendance : plus les gens habitent loin de leur travail, plus l'appétence est forte pour travailler à distance.

Comment réagissent les entreprises ?

Quand elles mesurent les pertes de productivité dues aux congestions automobiles, elles encouragent le travail à distance et la pratique des [télécentres](#), comme aux Pays-Bas. Ce pays, le plus dense et le plus congestionné d'Europe n'a le choix... que de réduire la demande. Le [travail mobile](#) – connecté, coworking, à distance, télétravail, en mouvement... – est une autre réponse à la saturation automobile. Attendrons-nous d'avoir l'épée dans le dos pour y réfléchir ?

Pendant ce temps, on se penche sur une solution magique, la voiture électrique. Mais ce n'est pas la suite de l'histoire et encore moins la solution. Ce n'est qu'une variante à peine moins toxique de l'objet. Électrique ou thermique, une voiture encombre toujours autant le bord des trottoirs et les embouteillages.

Comment peuvent réagir les industriels de l'automobile ?

Leur dilemme équivaut à se tirer intelligemment une balle dans le pied. Les constructeurs vivent schizophrènes : il leur faut gérer d'un côté des lignes industrielles avec des capitaux monstrueux derrière, et aussi des emplois ; de l'autre, un marché des services se cherche et se fera avec ou sans eux. Pas facile.

Soit ils actent la transformation de la demande et ils développent une logique servicielle, soit ils persistent dans le fantasme d'une croissance industrielle à retrouver et ils perdront. D'ailleurs, Carlos Ghosn vient de le confirmer : [« Renault pourrait disparaître sous sa forme actuelle. »](#) Lucide !

L'enjeu – et cela concerne autant les usagers et les autorités –, est de recouvrer la productivité des voitures. Je me demande comment le fordisme a pu produire une telle aberration : l'objet voiture n'est utilisé que 5% de son temps de vie, et il est occupé par 1,3 personne en moyenne ; soit « in fine » une efficacité de quelque 1%. Voilà pourquoi l'avenir de la voiture est dans la voiture.

Les constructeurs comprennent-ils cela ?

Certains développent encore avec timidité une filière servicielle : [Mu de Peugeot](#), [Multicity chez Citroën](#), Renault fait ses premières annonces avec [Twizy](#), mais aussi [Daimler](#), [Volkswagen](#), [Ford](#) ou [GM](#). Mais de nombreux acteurs non constructeurs s'agitent. Bolloré, retenu pour Autolib, n'est pas un constructeur, Mobivia se penche sur des solutions servicielles, les loueurs font des annonces, les assureurs sont [en embuscade](#), et des start-up fleurissent sur ce terrain fécond.

Quant aux collectivités territoriales, elles deviennent autorités organisatrices de la voiture quand elles déploient dans leur ville ces services (au [Grand Lyon](#) ou à [Belfort](#) par exemple). La voiture, un pivot du patrimoine individuel, devient brusquement un élément d'une offre publique de mobilité, nous basculant de facto dans l'ère de la mobilité individuelle-publique.

Tout cela vise à une utilisation collective de la voiture individuelle...

Il y a deux ressorts pour augmenter la productivité de la voiture : accroître son occupation ou son usage. Le covoiturage et l'autopartage, avec des modalités multiples sont les deux grands ressorts de productivité à venir de l'automobile.

En quatre ans, le service de covoiturage Comuto est passé de 50 000 à plus de 2 millions de membres en Europe sur [covoiturage.fr](#). Cette croissance désormais exponentielle ne va pas faire trembler l'industrie, elle contribue simplement à saper un peu plus ses bases.

La part de la génération Y sur ces nouveaux comportements est massive. Les jeunes trouveront un appariement sans problème s'ils veulent aller demain en voiture à Besançon ou à Budapest, c'est leur culture.

Ils n'opposent pas les modes de transport entre eux, ils en jouent, ils les combinent, ils arbitrent agilement par la praticité et le coût. Si la SNCF travaille sur des [offres low cost](#), c'est parce que la même population a trouvé des offres compétitives pour les longs trajets.

Comment imaginer que les choses changent ?

Le covoiturage en plein boom chez les jeunes
Sur [covoiturage.fr](#), qui revendique 95% des parts de marché avec 2,3 millions de membres, 1,5 million de membres ont moins de 30 ans, le site estime toucher 20% de la classe d'âge des 18-30 ans. Surtout, le site compte 3 500 nouveaux utilisateurs par jour.

Selon Jean-Claude Puerto, auteur de [« Pour le prix de ce livre, vous pourriez avoir une voiture »](#) (2006) et fondateur de Ucar, il y a un vieillissement très net de l'âge du passage du permis de conduire. Et plus encore de l'âge de l'achat de la première voiture neuve (au-delà de 50 ans).

Encore une fois, repartons de la demande. Le rapport à la voiture est sous contrainte – et encore le litre d'essence n'est pas encore à 5 euros – ce serait sans doute le meilleur accélérateur des innovations.

Au lieu de ça, la puissance publique [subventionne](#) l'essence, autant mettre un tas de sable devant un tsunami. L'habitant du Creusot a sa voiture ou ses yeux pour pleurer. Il attend des solutions efficaces et économiques que la collectivité et les industriels ne cherchent pas, pire ne savent pas inventer.

En attendant, le travailleur en voiture bricole avec du covoiturage avec ses collègues ou ses voisins ou peut laisser jusqu'au quart de son salaire dans la voiture.

La transformation de nos modes de vie est plus globale ?

Une économie dégradée et une planète en perte de vitesse peuvent aussi nous conduire à des solutions innovantes. Une croissance saine serait celle qui mesurerait les externalités positives d'une filière de services intelligents.

Combien fait gagner à la nation le covoiturage ? Quelle amélioration de productivité y a-t-il derrière le travail mobile ? Combien la Sécurité sociale gagnerait au doublement de la pratique du vélo et de la marche ? On n'en sait rien et pourtant ces bénéfices méritent qu'on s'y arrête. Ils constituent sans doute aussi des leviers d'une autre économie.