



Extrait du ASSOCIATION POUR UNE CONSTITUANTE

<http://www.pouruneconstituante.fr/spip.php?article631>

Projet d'aéroport de Notre Dame des Landes pic de pétrole bon marché et autres pics



Date de mise en ligne : jeudi 6 décembre 2012

Copyright © ASSOCIATION POUR UNE CONSTITUANTE - Tous droits

réservés

« Los recursos naturales no renovables se van sin decir adiós, y jamás regresan. » « Les ressources naturelles non renouvelables s'en vont sans dire adieu, et ne reviennent jamais »

Eduardo Galeano

Projet d'aéroport de Notre Dame des Landes pic de pétrole bon marché et autres pics En complément de deux articles parus sur le site de l'Association pour une Constituante (13 avril et 26 octobre 2012)

Sans jouer les Cassandre, à plus ou moins court terme comme pour le pétrole, nous serons confrontés aux pics de production de certains métaux rares, utilisés notamment dans des technologies dites vertes, ou même communs comme le zinc. En outre l'uranium n'est pas mieux loti que le pétrole. L'échéance de ces pics reste imprécise, parfois de moins d'une génération avec des conséquences incalculables sur l'avenir de nos sociétés tournées vers le productivisme et le consumérisme. Je me réfère ici principalement à un excellent ouvrage de deux ingénieurs de Centrale, Philippe Bihouix et Benoît de Guillebon, « QUEL FUTUR POUR LES METAUX ? » publié par les Éditions EDP Sciences en octobre 2010.

Certes, à l'inverse du pétrole, en principe les métaux ne partent pas en fumée mais :

" leur extraction devient de plus en plus difficile, coûteuse en énergie et en destruction de l'environnement, les filons les plus riches ayant été exploités depuis des siècles pour les plus courants ou des décennies pour les autres (dont ceux utilisés pour le nucléaire et l'électronique).

" une part seulement peut être recyclée. Celle-ci est plus ou moins importante suivant le métal considéré et nécessite des procédés industriels coûteux en énergie et souvent contaminants pour la santé de l'homme et l'environnement. Sachant qu'une partie des utilisations actuelles de ces métaux entraîne leur diffusion irrémédiable dans l'environnement, sans possibilité de récupération. Le recyclage ne fait que retarder le pic de production des métaux même en considérant d'éventuelles avancées technologiques. D'autre part, le recyclage conduit souvent à des matériaux de qualité moindre voire incompatibles pour des utilisations qui nécessitent de fait des métaux de première fusion (impossibilité de purifier certains métaux issus de recyclage d'alliages divers).

" pour retarder ou modérer ce risque de pénurie proche de certains métaux, outre le recyclage, on peut rechercher des substituts, mais à condition de vérifier leur capacité de substitution. On peut utiliser aussi une partie du stock mis en oeuvre et immobilisé dans des applications diverses. Par exemple, on pourra utiliser la ferraille de l'automobile pour faire des rails, des trains, des bus ou des vélos et des tricycles, avec l'objectif de conquérir une mobilité apaisée et libre selon les principes du "moins loin, moins souvent, moins vite".

En conclusion nous pouvons nous attendre à de vives tensions à la fois économiques et géopolitiques sur certains métaux stratégiques ou le devenant dans un contexte de raréfaction relative, liée à une offre ne pouvant géologiquement suivre la demande (plateau suivant le pic de production puis décroissance plus ou moins rapide de la production après quelques avancées technologiques permettant d'exploiter des gisements laissés de côté pour des raisons économiques,

Certes, pour revenir au sujet qui nous préoccupe, la construction aéronautique ne représente qu'un faible pourcentage de la consommation de matériaux par l'industrie. Néanmoins les tensions sur certains métaux rares utilisés dans d'autres branches industrielles risquent d'induire des coûts supplémentaires importants, d'autant que l'aéronautique exigeant des alliages performants d'une grande pureté le recyclage reste généralement compliqué

voire impossible. De plus, la consommation des matériaux n'est pas négligeable pour assurer le fonctionnement de tout le système permettant le voyage aérien (infrastructures aéroportuaires, accès et parkings, maintenance). Mais c'est surtout par l'impact de l'évolution des coûts énergétiques que le voyage aérien a peu de chance de se développer bien au-delà de son niveau actuel. Il restera le loisir d'une minorité de la population voire à l'avenir d'une aristocratie d'hommes d'affaires, de diplomates ou de stars.

Peut-être nos dirigeants locaux souhaitent-ils faire de Nantes un îlot pour riches dans un océan de pauvreté ? D'ailleurs le Conseil général de Loire Atlantique, un des porteurs du projet de l'aéroport de Notre Dame des Landes semble envisager une telle évolution avec la mise à disposition par bail de 80 ans de l'ancien Palais de Justice de Nantes pour l'aménagement d'un hôtel 4 étoiles, inauguré au moment même de la répression des opposants au projet d'aéroport ainsi que des sans logis qui avaient osé occuper un « haut lieu » de la culture nantaise (Lieu Unique). Mais c'est vrai que le Conseil général tout comme le Conseil Régional, la Communauté urbaine et la Ville de Nantes sont dirigés par la gauche ou prétendue telle (PS, EELV, PCF et quelques autres).

Pour revenir au pétrole, il convient de résister à la propagande actuelle sur les prétendus miracles des pétroles et gaz de schiste et pour la France sur celui de l'exploitation des pétroles offshore de Guyane. A ce propos, il est important d'avoir en tête certains ordres de grandeur pour pouvoir contredire la propagande des grandes compagnies pétrolières :

" consommation journalière mondiale de pétrole : un peu moins de 90 millions de barils.

" consommation française journalière de pétrole : un peu moins de 2 millions de barils.

" estimation des réserves guyanaises en offshore profond : entre 300 et 700 millions de barils, certaines hypothèses audacieuses parlent de 5 milliards de barils.

" soit une apparente aubaine, pour les compagnies pétrolières, sur la base d'un baril à 100 \$ (certes diminué des coûts d'exploitation, sachant que pour des puits en offshore profond on ne doit pas être bien loin d'un ratio de 1 baril de pétrole consommé pour 5 à 10 barils produits...).

" mais avec le risque de pollution d'un environnement fragile (mangroves) par les marées noires accidentelles (voir Deep Water dans le Golfe du Mexique en 2010) même avec une exploitation hypocritement dite HQE. Sans compter la destruction vraisemblable de milieux où l'homme vit en harmonie avec la Nature. Certes depuis longtemps nos frères amazoniens subissent, y compris aujourd'hui sous le silence complice de certains écologistes : entre exploitation du pétrole en Guyane et projet d'aéroport à Notre Dame des Landes, les ministres EELV de ce gouvernement et autres participants EELV à d'autres exécutifs, comme ici en Loire-Atlantique, n'hésitent guère à avaler des couleuvres afin de satisfaire leurs appétits carriéristes à courte vue.

" mais surtout une contribution toute relative à la pérennité énergétique d'un monde aujourd'hui gavé de pétrole : en quantités cumulées 10 à 15 jours de consommation mondiale, 1 à 2 ans de consommation française. Avec l'hypothèse la plus optimiste de 5 milliards de barils et sans tenir compte du fait qu'un gisement n'est exploitable qu'en partie, cela donne au mieux en quantités cumulées 2 mois de consommation mondiale et 7 ans de consommation française, En situation réelle de production étalée dans le temps, ces ordres de grandeur restent bien sûr théoriques,

Pour le gaz et le pétrole de schiste, c'est au moins aussi arnaqueur, sachant qu'on approche vraisemblablement d'un ratio d'un équivalent d'un baril consommé pour seulement 3 barils produits. Ne pas oublier que nous devons aussi considérer les aspects liés au renchérissement des matières premières utilisées pour l'exploitation (pic de production

des métaux). Nous sommes en plein cercle vicieux, mais le capitalisme n'est plus capable, s'il en a été un jour, de s'orienter vers une évolution vertueuse. Et encore pour les gaz et pétroles de schiste, il faudrait considérer les coûts de réparation des dégâts considérables causés à l'environnement, dégâts le plus souvent irréparables notamment sur les nappes souterraines. Quant aux gaspillages de l'eau, notamment dans les zones de production agricole confrontés à de récurrentes sécheresses il faut se rappeler qu'aux États-Unis, l'exploitation de nombreux puits de gaz de schiste est entrée en concurrence avec l'irrigation des champs de maïs l'été dernier. Peu de médias évoquent la nécessité vraisemblable de désulfurer le gaz produit, ou le risque de faire remonter à la surface des matières toxiques et même radioactives telles le radon. Sans oublier que la densité de population en France est bien plus grande que dans les zones actuelles de production aux États-Unis ou au Canada. Sans oublier non plus l'envolée des concentrations de gaz à effet de serre, notamment en raison des fuites de méthane lors de l'exploitation et même après la fermeture des puits (5 à 10 ans après les premiers forages). Sans parler non plus de la sismicité induite.

Pour de nombreuses sources, dont l'ASPO, le pic de production du pétrole conventionnel bon marché est, sinon arrivé, sur le point d'arriver. Et même si cela ne signifie pas la fin immédiate de l'âge du pétrole avec l'exploitation des pétroles non conventionnels (offshore profond, huiles lourdes de schiste) bien plus coûteuse, nous pouvons penser qu'en 2025, le prix du baril sera certainement plus proche de 200 \$ que des 65 \$ que les promoteurs de NDDL ont avancé pour justifier la pseudo rentabilité de ce projet (voir la contre étude commandé par le Collectif d'élus) doutant de la pertinence de l'aéroport ou Cédpa). Et si ce projet n'est pas rentable ce sont les citoyens contribuables qui paieront pour garantir les revenus du concessionnaire Vinci (55 ans de concession) selon les clauses non dévoilées publiquement ni a fortiori discutées démocratiquement, d'un tel partenariat public privé. Et au prix de 200 \$ le baril, voire au-dessus, l'aviation civile n'a pratiquement plus d'avenir sauf pour quelques riches, de moins en moins nombreux. Il suffit de voir par exemple la faillite des aéroports espagnols pour se rendre compte de ce qui nous attend en France avec environ 150 aéroports. Et l'Ouest n'est pas en reste. Voir aussi les difficultés des compagnies aériennes historiques qui, plus est, confrontées à la concurrence des compagnies low cost favorisées dans bien des cas par des subventions publiques, pourtant interdites par l'Union Européenne.

Une dernière question fondamentale face à cette crise globale, dont le côté économique n'est qu'un symptôme, comment redonner au citoyen, au Peuple en définitive, la capacité d'entrer dans un véritable débat démocratique éclairé alors que les institutions de la cinquième république ne sont que la perpétuation d'un système oligarchique au service du grand capital, que le Peuple est maintenu dans l'abrutissement de la publicité consumériste et des médias simplificateurs, avec des hommes et femmes politiques dont seul le carriérisme effréné semble être la boussole ? Le combat contre l'aéroport de Notre Dame des Landes serait-il un possible ferment de la levée du Peuple ? Serait-ce pour cette raison que les tenants du système n'hésitent pas à utiliser la répression dont la sauvagerie n'est limitée que par notre capacité de solidarité, directe ou indirecte. Et quand la répression ne marche pas alors on fait croire à un dialogue citoyen tout en refusant de remettre à plat le projet, en étudiant sérieusement d'autres alternatives ou en examinant la contre étude réalisée à la demande du Cédpa.

En tant que citoyen, je ne me revendique pas d'une quelconque expertise dans le domaine concerné. Le simple bon sens me conduit à dire qu'il n'y a pas de croissance infinie dans un monde fini. Mais tout(e) citoyen(ne) doit avoir la possibilité par l'éducation populaire d'acquérir les capacités de traiter avec des experts, qui ne peuvent avoir la prétention de leur savoir pour s'octroyer un pouvoir décisionnel supérieur à d'autres.

Le projet d'aéroport de Notre Dame des Landes, qui participe à la destruction accélérée des terres agricoles (en France l'équivalent d'un département moyen disparaît tous les 7 à 8 ans et la Loire Atlantique n'est pas en reste) est une illustration parmi d'autres de l'incurie d'un système basé sur le productivisme et le consumérisme. Certes ce système est condamné par la géologie, mais avant que la géologie ne nous condamne à survivre dans des conditions infra humaines, il est souhaitable d'avancer sérieusement vers une transition énergétique sur la base d'une planification écologique démocratique qui ne saurait être l'apanage d'un seul parti ou d'une seule alliance fût-elle de gauche même radicale, mais l'expression de la reconquête par le Peuple de son destin. Les défis sont trop

grands pour laisser aux seuls politiques le soin de décider à la place du Peuple, d'où notre exigence d'une démocratie et d'une République reconstruite à partir d'une Assemblée Constituante, composée de représentants élus en dehors du système des partis et prenant en compte les doléances du Peuple sur la base de mandats impératifs.

Il ne faut pas qu'à la barbarie du système actuel, succède une autre barbarie de même nature, mais à une échelle encore plus grande, qui consisterait à mettre en pratique des principes malthusiens pour résoudre la crise globale du capitalisme et, finalement, le reconduire indéfiniment de crise en crise jusqu'à la chute géologique finale. Et dans le but d'éviter une telle chute, il est urgent de redonner au Peuple la charge de définir son avenir commun pour lui-même et avec les autres peuples du monde (l'internationalisme, antithèse de la mondialisation, ne doit pas être un vain mot). Nous ne pouvons pas nous contenter de « commission de dialogue », telle celle proposée par le gouvernement sur ce projet d'aéroport ni du fameux débat sur la transition énergétique, pratiquement aussi orienté et technocratique que le Grenelle de l'environnement du précédent gouvernement.

Schématiquement, cette société repose sur la création accélérée d'entropie à partir de la dissipation d'énergies non renouvelables (pétrole, charbon, gaz et nucléaire) et de la dispersion de matériaux dont les filons exploitables se raréfient à grande vitesse. Une entropie croissante indéfiniment dans un système fermé (disons plutôt semi fermé si on tient compte des apports externes quasi exclusivement solaires) c'est le désordre conduisant à la mort.

C'est au Peuple de définir les moyens de sortir de cette société d'entropie croissante et mortifère pour redonner tout son sens au local, à l'innovation sociale et au partage des savoirs, le « moins loin, moins vite, moins souvent », le bien vivre ensemble au lieu du mieux vivre pour une minorité, le contraire du capitalisme productiviste et consumériste, au moins pour celles et ceux qui en sont les victimes premières, humaines bien sûr mais aussi animales ou végétales.

Yannick MOULINIER, Ingénieur civil des Mines

Cercle de Nantes

Post-scriptum : écrit entre deux manifestations pour prendre un peu de recul face au spectacle indigne d'une répression féroce menée par un gouvernement qui a perdu toute crédibilité quant à la protection élémentaire de ses citoyens contre l'arbitraire.

On pourrait certes objecter que les pics énergétiques sont encore loin. Mais un autre problème primordial est aussi de réduire les émissions de gaz à effet de serre, et l'exploitation aux limites de la rentabilité économique des gisements de combustibles fossiles ne peut conduire qu'à dépasser de très loin l'objectif, déjà contestable) de limiter la hausse de la température moyenne du globe à 2 degrés. Sans jouer là aussi les Cassandre, il est quand même grave de constater l'incapacité des nombreuses conférences sur le climat à définir et à faire respecter des accords viables sur ce sujet,

Quelques liens au sujet du projet d'aéroport de Notre Dame des Landes et pour le pic de pétrole :

Association Citoyenne Intercommunale des Populations concernées par le projet d'Aéroport de Notre Dame des Landes : acipa.free.fr/

Cédpa : Collectif d'élue(s) doutant de la pertinence de l'aéroport : <http://aeroportnddl.fr/>

Un article du blog de Pierre Deruelle résumant bien la situation : <http://www.pierrederuelle.com/notre...>

ASPO (Association for the Study of Peak Oil and Gas) : <http://www.peakoil.net/> en français : <http://aspofrance.org/>

Les médias mélangent la plupart du temps les unités : barils de pétrole, mètres cubes de gaz, BTU, Tonne Équivalent Pétrole (TEP), etc.. Aucune clarification permettant des comparaisons rapides par le lecteur, averti ou non, n'est faite par ces médias qui se contentent de reproduire les déclarations des milieux concernés. Quelle lamentable conception du journalisme de ces médias, à quelques exceptions près : aucun respect de leurs lecteurs et encore moins des citoyens !

Rappelons quelques correspondances : 1 baril de pétrole = 159 litres de pétrole 1 TEP = en moyenne 7,6 barils de pétrole 1 milliard de mètres cubes de gaz naturel (à l'état gazeux) = environ 816 000 TEP