

# Plan en 10 points pour réduire la consommation de pétrole

18 mars 2022

International  
Energy Agency

# INTERNATIONAL ENERGY AGENCY

---

The IEA examines the full spectrum of energy issues including oil, gas and coal supply and demand, renewable energy technologies, electricity markets, energy efficiency, access to energy, demand side management and much more. Through its work, the IEA advocates policies that will enhance the reliability, affordability and sustainability of energy in its 31 member countries, 8 association countries and beyond.

Please note that this publication is subject to specific restrictions that limit its use and distribution. The terms and conditions are available online at [www.iea.org/t&c/](http://www.iea.org/t&c/)

This publication and any map included herein are without prejudice to the status of or sovereignty over any territory, to the delimitation of international frontiers and boundaries and to the name of any territory, city or area.

Source: IEA. All rights reserved.  
International Energy Agency  
Website: [www.iea.org](http://www.iea.org)

## IEA member countries:

Australia  
Austria  
Belgium  
Canada  
Czech Republic  
Denmark  
Estonia  
Finland  
France  
Germany  
Greece  
Hungary  
Ireland  
Italy  
Japan  
Korea  
Lithuania  
Luxembourg  
Mexico  
Netherlands  
New Zealand  
Norway  
Poland  
Portugal  
Slovak Republic  
Spain  
Sweden  
Switzerland  
Turkey  
United Kingdom  
United States

The European Commission also participates in the work of the IEA

## IEA association countries:

Brazil  
China  
India  
Indonesia  
Morocco  
Singapore  
South Africa  
Thailand





# Plan en 10 points pour réduire la consommation de pétrole

iea.org

**1** Abaisser les limitations de vitesse d'au moins 10 km/h sur les autoroutes



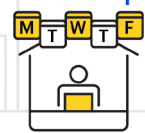
**4** Rendre les transports en commun plus abordables et encourager les mobilités douces, la marche et le vélo



**3** Instaurer des dimanches sans voiture dans les villes



**2** Instaurer le télétravail jusqu'à trois jours par semaine quand cela est possible



**5** Adopter la circulation alternée pour les voitures particulières dans les grandes villes



**6** Développer le covoiturage et adopter des pratiques permettant de réduire la consommation de carburant



**7** Promouvoir l'écoconduite pour les camions et la livraison de marchandises



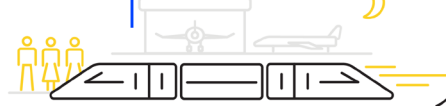
**10** Renforcer l'adoption de véhicules électriques et plus économes en carburant



**9** Éviter l'avion pour les voyages d'affaires lorsque d'autres solutions de transport existent



**8** Privilégier le train à grande vitesse ou les trains de nuit plutôt que l'avion quand cela est possible



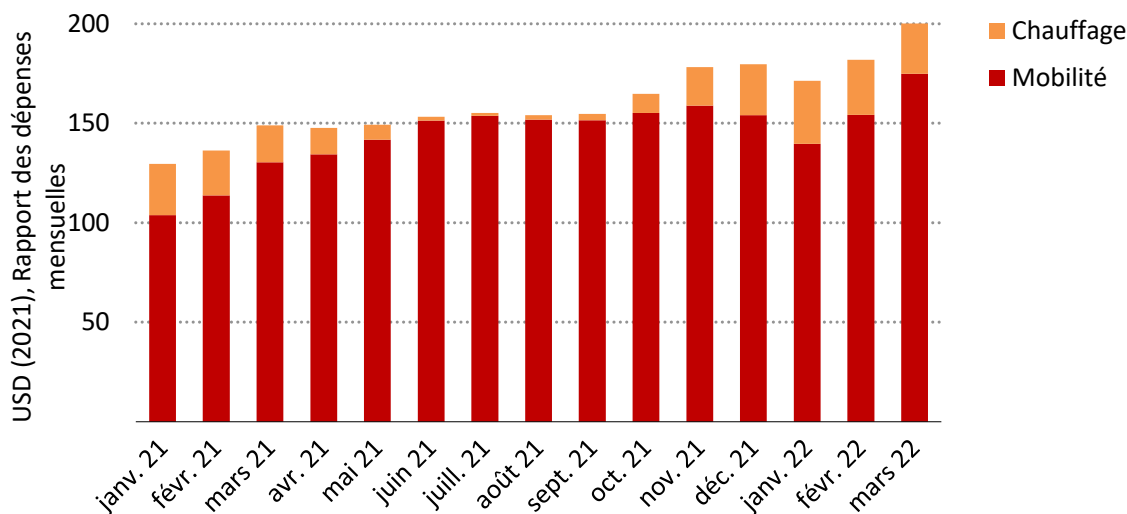
## **La mise en œuvre d'actions immédiates dans les économies avancées réduirait la demande de pétrole de 2.7 millions de barils par jour au cours des quatre prochains mois**

L'invasion de l'Ukraine par la Russie a perturbé les marchés mondiaux des matières premières. Le marché mondial du pétrole, sur lequel la Russie est l'un des principaux acteurs, est l'un des marchés les plus lourdement touchés. La Russie est le troisième producteur de pétrole et le plus grand exportateur de pétrole au monde.

Des tensions importantes apparaissent sur le marché mondial du pétrole, ce qui aggrave les difficultés des marchés du gaz naturel et crée un risque imminent pour la sécurité énergétique mondiale. Les prix du pétrole ont fortement fluctué depuis l'invasion russe : la référence mondiale frôlant parfois le record historique de 150 USD par baril, ce qui met en péril la relance de l'économie mondiale, encore fragile et inégale. Les États-Unis et le Canada ont interdit les importations de pétrole russe, tandis que le Royaume-Uni a annoncé son intention de faire de même d'ici la fin de l'année. Le dernier *rapport sur le marché du pétrole* de l'AIE, publié le 16 mars, identifie les conséquences potentielles de la perte des 2.5 millions de barils par jour des exportations russes de pétrole à compter de début avril. Cependant, les pertes pourraient augmenter si les restrictions ou la condamnation publique venaient à s'intensifier. Il semble probable que la volatilité des marchés perdure.

Plus de la moitié des exportations russes de pétrole sont à destination de l'Europe et environ 20 % sont à destination de la Chine. Cependant, le marché étant mondial, les fluctuations de l'offre et des prix affectent tout le monde. L'augmentation des prix se fait ressentir dans le monde entier. Bien que les prix du pétrole sur les marchés internationaux n'aient pas encore atteint le record historique de 2008, les taux de change font que les prix à la pompe n'ont jamais été aussi élevés dans certains pays. En moyenne, les dépenses mensuelles en produits pétroliers pour le transport et le chauffage en janvier et en février a augmenté de 40 USD par ménage (presque 35 %) dans les économies avancées et de presque 20 USD par ménage (plus de 55 %) pour les économies émergentes et en développement par rapport aux niveaux de l'année dernière. En raison de la perte potentielle importante de l'offre russe à l'horizon, il existe un réel risque que les marchés se resserrent davantage et que les prix du pétrole augmentent significativement dans les mois à venir, alors que la saison où la demande est la plus forte, à savoir juillet-août, approche à grands pas. Les risques sont particulièrement élevés, et déjà ressentis dans certains cas, dans les segments de marché où la Russie est l'un des principaux fournisseurs. C'est le cas pour le gazole, par exemple.

### Dépenses mensuelles moyennes en produits pétroliers des ménages des économies avancées



AIE. Tous droits réservés.

Plusieurs gouvernements introduisent des mesures qui visent à aider les consommateurs en réduisant les prix à la pompe. Dans la mesure du possible, les mesures de tarification doivent être soigneusement élaborées et viser en priorité les populations les plus pauvres, ainsi que ceux dont l'activité économique dépend en partie de la voiture. Les gouvernements peuvent utiliser un large éventail d'outils, en fonction de la situation du pays. Par exemple, lorsque les taxes représentent une part importante des prix à la consommation, une réduction temporaire de ces taxes ou de la TVA peut alléger le coût supplémentaire qui pèse sur les ménages. Les paiements directs sont un moyen de cibler les populations les plus pauvres.

Cependant, ces mesures n'ont pas d'effet sur les tensions affectant les marchés de manière plus globale. L'une des solutions est d'augmenter l'offre. Plusieurs grands producteurs de pétrole (autres que la Russie) disposent de capacités de réserve, mais les résultats décevants des récentes discussions avec l'OPEP+ laissent à penser que ces derniers n'ont pas la volonté de soulager rapidement le marché. Ce mois-ci, dans le cadre de leur réponse collective, les pays membres de l'AIE ont décidé, à l'unanimité, de puiser dans les stocks d'urgence et de procéder au débloqué initial de 62.7 millions de barils, le plus important de l'histoire de l'AIE. De nouveaux projets de production de pétrole pourraient accroître la liquidité sur le marché sur le moyen terme, mais cela ne permettrait pas pour autant d'apaiser les tensions actuelles. Les stocks de l'industrie du pétrole permettent généralement d'équilibrer le marché lorsque la demande dépasse l'offre. Mais déjà avant l'invasion russe, les stocks pétroliers s'épuisaient rapidement. Fin janvier, les stocks des économies avancées étaient inférieurs de 335 millions de barils à leur moyenne quinquennale et à leur niveau le plus bas depuis huit ans.

Une autre solution pour équilibrer le marché et réduire la tension causée par les prix élevés du pétrole est de diminuer la demande. À la suite de l'invasion de l'Ukraine par la Russie, l'AIE a abaissé de 950 000 barils par jour (kb/j) ses prévisions concernant la demande mondiale de pétrole en 2022 dans le *rapport sur le marché du pétrole* (Oil Market Report) publié en mars, en raison des effets attendus de la hausse des prix et du ralentissement de la croissance du PIB. Mais cela laisserait encore le marché du pétrole très tendu, avec une pression à la hausse sur les prix susceptible de se maintenir dans un environnement géopolitique incertain.

Une diminution plus importante de la demande est envisageable à court terme si toutefois des actions gouvernementales et citoyennes sont mises en œuvre. Les économies avancées représentent 45 % de la demande de pétrole mondiale, et la plupart sont membres de l'AIE. La restriction de la demande (voir annexe) est l'une des mesures d'intervention d'urgence que tous les pays membres de l'AIE doivent être prêts à mettre en œuvre à tout moment. Ils peuvent également décider de mettre cette mesure en œuvre afin de participer à une action collective de l'AIE en cas d'urgence.

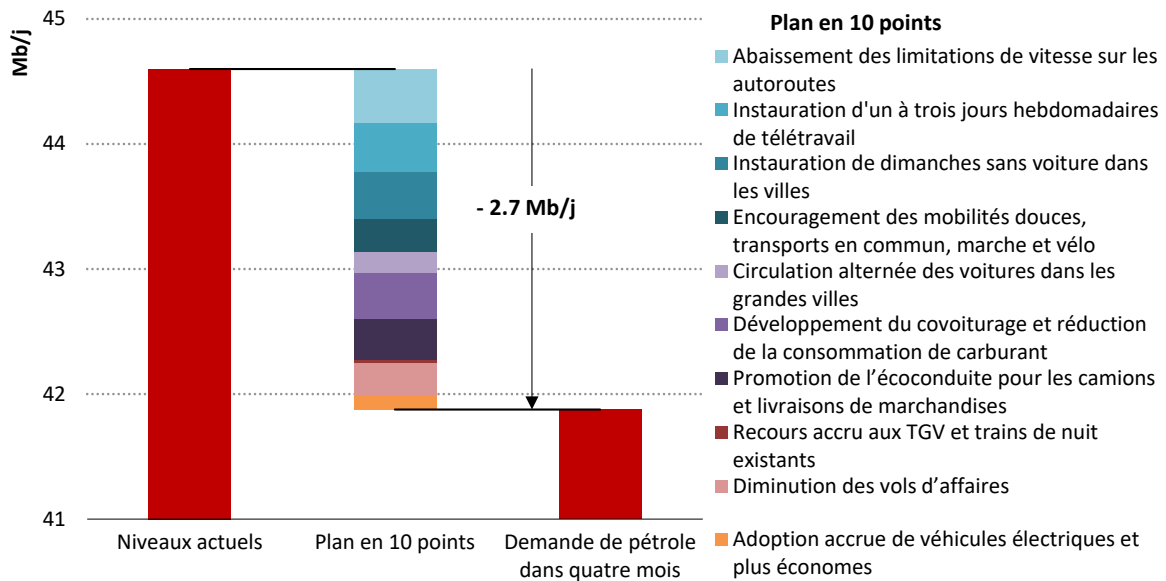
Compte tenu des faits et de l'urgence potentielle à laquelle le monde est confronté, l'AIE propose 10 actions immédiates qui peuvent être mises en œuvre dans les économies avancées afin de réduire la demande en pétrole avant la saison de forte demande. Nous estimons que la mise en œuvre de la totalité de ces mesures, ne serait-ce que dans les économies avancées, permettrait de réduire la demande de 2.7 millions de barils par jour au cours des quatre prochains mois, par rapport aux niveaux actuels<sup>1</sup>. L'analyse présente dans ce rapport se concentre sur l'effet potentiel de ces mesures dans les économies avancées, mais la mise en œuvre de ces dernières dans davantage de pays permettrait d'en renforcer l'impact. Par ailleurs, assurer la coordination locale et régionale de leur mise en œuvre permettrait de maximiser leur impact.

À plus long terme, ce rapport suggère également des mesures pour aider les pays à faire en sorte que la diminution de la demande de pétrole devienne une baisse structurelle à moyen terme, en s'appuyant sur des mesures déjà incluses dans les plans de relance économique pour faire face aux impacts de la pandémie de Covid-19. L'adoption des recommandations immédiates et à plus long terme permettrait aux pays d'amorcer une diminution de la demande de pétrole, afin d'atteindre zéro émission nette de CO<sub>2</sub> d'ici 2050.

---

<sup>1</sup> Les impacts évalués sur les économies de pétrole dans la suite du document sont présentés indépendamment pour chacune des mesures. L'économie totale de 2.7 millions de barils par jour est calculée de manière à ce que les économies générées par les différentes mesures ne soient pas comptées deux fois lorsque les impacts de ces dernières se superposent.

## Diminution de la demande de pétrole dans les économies avancées en quatre mois dans le Plan en 10 points



AIE. Tous droits réservés.

Note : TGV = Train à grande vitesse.

La majorité de la demande de pétrole provient du secteur des transports. Par conséquent, les mesures proposées dans le *Plan en 10 points* se concentrent essentiellement sur les façons de voyager d'un point A à un point B. La manière dont ces dernières sont mises en œuvre dépend de la situation de chacun des pays en matière de marchés énergétiques, d'infrastructures de transport, de dynamiques sociales et politiques, et d'autres aspects.

L'AIE se tient prête à aider les pays dans l'élaboration et l'optimisation des mesures, afin que ces dernières soient adaptées à leurs situations respectives. Les réglementations et les obligations imposées par les gouvernements se sont avérées très efficaces pour mettre en œuvre avec succès ces mesures dans divers pays et villes, tandis que les campagnes d'information et de sensibilisation du public peuvent constituer des mesures supplémentaires ou complémentaires. Cependant, la réduction de la demande de pétrole ne dépend pas *in fine* uniquement des gouvernements nationaux. Plusieurs de ces mesures peuvent être mises en œuvre directement par d'autres niveaux de l'administration, tels que les autorités subnationales fédérées, les régions ou les collectivités locales, ou simplement suivies volontairement par les citoyens et les entreprises, ce qui leur permet de faire des économies tout en faisant preuve de solidarité avec le peuple ukrainien.

## 1. Abaisser les limitations de vitesse d'au moins 10 km/h sur les autoroutes

- Une analyse menée par pays et par état montre qu'un abaissement de 10 km/h des limitations de vitesse actuelles sur les autoroutes pourrait réduire de manière significative la consommation de carburant des voitures, des véhicules utilitaires légers et des camions.
- Les limitations de vitesse sur les autoroutes varient grandement d'un pays à un autre, mais se situent généralement entre 100 km/h et 135 km/h. Ainsi, les limitations de vitesse moyennes sur les autoroutes inter-États rurales et urbaines aux États-Unis sont d'environ 110 km/h. Au sein de l'Union européenne, les limitations de vitesse oscillent entre 100 km/h et 140 km/h, excepté en Allemagne où certaines autoroutes ne présentent aucune limitation de vitesse.
- Un abaissement des limitations de vitesse peut être mis en œuvre par les gouvernements nationaux. C'est ce qu'ont fait de nombreux pays, comme les États-Unis et plusieurs pays d'Europe, lors du choc pétrolier de 1973. Aujourd'hui, de nombreux pays ont recours à des abaissements temporaires des limitations de vitesse sur les autoroutes, essentiellement pour réduire les embouteillages et/ou la pollution de l'air et pour améliorer la sécurité routière. Ce type d'abaissements sont aussi fréquemment appliqués au sein des villes pour lutter contre la pollution de l'air.

**Impact :** À court terme, un abaissement des limitations de vitesse de seulement 10 km/h sur les autoroutes pour les voitures permettrait une réduction d'environ 290 kb/j de la consommation de pétrole. Abaisser également la vitesse des poids lourds de 10 km/h permettrait une réduction supplémentaire de 140 kb/j (essentiellement de gazole).

## 2. Instaurer le télétravail jusqu'à trois jours par semaine quand cela est possible

- Avant la pandémie, l'utilisation de véhicules personnels pour aller travailler engendrait dans les économies avancées une consommation d'environ 2.7 millions de barils de pétrole par jour. Pourtant, environ un tiers des métiers dans ces économies peuvent s'exercer à domicile, permettant de réduire la demande de pétrole tout en assurant la productivité des employés.
- L'impact du télétravail sur la consommation de pétrole varie grandement d'une région à une autre, selon la distance parcourue lors des trajets et la consommation moyenne de carburant de la voiture. Aux États-Unis, le trajet aller quotidien moyen en voiture est de 18 kilomètres environ, et plus des trois quarts des automobilistes voyagent seuls, selon le Bureau du



recensement national. En Europe, le trajet aller quotidien moyen en voiture est de 15 kilomètres environ. Les différences de consommation de carburant des véhicules expliquent aussi les variations entre les pays. Ainsi, une voiture neuve achetée aux États-Unis consomme environ 40 % plus de carburant qu'une voiture achetée en Europe, pour un trajet de même durée.

- Un facteur saisonnier entre également en jeu dans les conséquences du télétravail, lié à l'utilisation de la climatisation en voiture (voir point 6). Alors que les températures se réchauffent, les systèmes de climatisation augmentent la consommation de carburant des voitures. C'est pourquoi le télétravail permet généralement d'économiser davantage de pétrole lors de la période estivale.
- Pendant les confinements engendrés par la pandémie, de nombreux pays ont mis en œuvre des exigences de télétravail lorsque cela était possible. Si la plupart de ces exigences ont été levées, certains gouvernements comme la France continuent à encourager le télétravail, sans imposer de quota minimal par semaine. Les employeurs sont libres d'en fixer les conditions, tout en veillant à éviter l'isolement des employés. Instaurer le télétravail jusqu'à trois jours par semaine permettrait de réduire la demande de pétrole, et de diminuer le montant des frais de carburant pour les employés. En l'état, on estime que chaque trajet quotidien moyen en voiture en moins permettrait d'économiser environ 2 à 3 USD dans les économies avancées.

**Impact :** L'instauration d'un jour de télétravail par semaine permettrait de réduire la consommation de pétrole d'environ 170 kb/j. À court terme, l'instauration de trois jours de télétravail par semaine permettrait de la réduire d'environ 500 kb/j.

### 3. Instaurer des dimanches sans voiture dans les villes

- Les dimanches sans voiture ont été lancés dans des pays tels que la Suisse, les Pays-Bas et l'Allemagne de l'Ouest lors du choc pétrolier de 1973. Bruxelles, Édimbourg, Vancouver, certaines parties de Tokyo et d'autres villes y ont eu recours plus récemment pour promouvoir la santé publique, permettre aux habitants de se réapproprier l'espace public ou encore organiser des événements culturels. Plus de 3 000 villes ont participé à la Semaine européenne de la mobilité en 2021, qui impliquait d'organiser une journée sans voiture.
- Les dimanches sans voiture permettent d'encourager la marche ou le vélo, ce qui peut par ricochet avoir des répercussions tout au long de la semaine. Ces initiatives peuvent alors être soutenues en réduisant les tarifs des transports en commun, voire en instaurant leur gratuité.
- Interdire l'utilisation de voitures particulières les dimanches offre plusieurs autres avantages en matière de santé publique et de bien-être, comme un air

plus pur, une diminution de la pollution sonore et une amélioration de la sécurité routière. Dans les pays où le climat est plus chaud, une réduction du trafic permet aussi de limiter les îlots de chaleur urbains. De plus, cette mesure peut être mise en œuvre relativement simplement, en appliquant des amendes à paiement immédiat et en fermant les routes.

**Impact :** Cette mesure permettrait de réduire la consommation de pétrole de 380 kb/j à court terme si elle est mise en œuvre chaque dimanche dans les grandes villes. Un seul dimanche sans voiture par mois suffirait à réduire la consommation de 95 kb/j.

#### **4. Rendre les transports en commun plus abordables et encourager les mobilités douces, la marche et le vélo**

- Une manière efficace de réduire la demande de pétrole est de détourner la demande des voitures particulières pour encourager les transports en commun, les mobilités douces, la marche ou le vélo lorsque cela est possible.
- Lorsqu'il existe des transports en commun, une réponse temporaire à court terme peut consister à réduire les tarifs des tickets de bus, métros et métros légers publics. Des initiatives ont été mises à l'essai, notamment dans certaines villes des États-Unis, et ont prouvé qu'une baisse du prix des transports en commun, voire l'instauration de leur gratuité, entraînait une hausse de leur fréquentation. En Nouvelle-Zélande, par exemple, les tarifs des transports en commun sont divisés de moitié pour les trois prochains mois en réponse à la hausse du prix des carburants. La capacité de réserve disponible des systèmes de transports en commun en heures de pointe diffère selon les pays et les villes. Toutefois, il existe généralement une capacité de réserve disponible en heures creuses qui permettrait de mieux répartir la fréquentation, si les employeurs acceptent dans le même temps d'appliquer des horaires de travail flexibles.
- Dans les pays dont la culture le permet, certaines stratégies comme la création de pistes cyclables et l'élargissement des trottoirs existent, ou peuvent être mises en œuvre rapidement. Encourager la population à faire ses trajets courts à pied ou à vélo peut faire l'objet d'une autre mesure. Dans les villes dotées de transports en commun, cela peut aider à désengorger ces transports, et donc à les rendre plus attractifs et abordables. Déployer des programmes visant à encourager l'achat de vélos électriques peut aussi s'avérer efficace, en particulier dans les villes où les trajets se font sur de plus longues distances. La Belgique, la France et l'Italie proposent à leurs résidents une prime à l'achat, dont le montant dépend du type de vélo choisi. Développer les options de mobilités partagées comme des trottinettes ou vélos électriques peut aussi être

utile : on peut citer les fournisseurs Lime, Bird ou encore Dott qui proposent ce service dans les grandes villes, à l'aide d'applications.

- Les investissements dans les transports en commun et les infrastructures visant à encourager la marche et le vélo ont augmenté grâce à des plans de reprise économique durable instaurés en réponse à la crise du Covid-19. Ainsi, le gouvernement français a alloué 500 millions d'euros dans le cadre d'un plan relatif aux mobilités actives afin de créer des itinéraires cyclables, et l'Italie soutient la conception et le développement d'un réseau de pistes cyclables, à raison d'un versement de 50 millions d'euros par an pour les trois prochaines années. La Nouvelle-Zélande souhaite créer un réseau de pistes cyclables à travers le pays, et a pour cela adopté en 2020 un investissement de plus de 140 millions USD de dépenses gouvernementales directes d'ici 2024. En 2021, Milan a transformé en pistes cyclables 35 kilomètres de routes auparavant destinées aux véhicules motorisés. D'ici 2035, la ville souhaite créer un réseau de 750 kilomètres dédié aux vélos. Plusieurs villes comme Paris, Londres et Bruxelles ont créé des zones où la vitesse maximale est abaissée à 30 km/h pour dissuader la conduite en voiture. À l'approche de la période estivale, le recours au vélo se fait plus populaire et doit être davantage encouragé.
- En tout, les gouvernements des économies avancées ont prévu d'allouer près de 2.5 milliards USD au cours des deux prochaines années aux pistes cyclables et aux zones piétonnes, et 33 milliards USD aux infrastructures de transports urbains dans le cadre de plans de relance économique.

**Impact :** Des mesures à court terme, lorsqu'elles sont possibles et que la culture du pays le permet, réduiraient la consommation de pétrole de 330 kb/j.

## 5. Adopter la circulation alternée pour les voitures particulières dans les grandes villes

- La circulation alternée permet de restreindre l'accès des voitures particulières aux routes des grandes villes certains jours ouvrés en fonction de leur numéro de plaque d'immatriculation (pair ou impair). Là où elle a été adoptée, cette mesure a depuis longtemps fait ses preuves. Lors du premier choc pétrolier, le gouvernement italien a remplacé les dimanches sans voiture par une politique de circulation alternée. Depuis les années 1980, des plans similaires ont été déployés dans de nombreuses villes comme Athènes, Madrid, Paris, Milan et Mexico afin de réduire les embouteillages et les pics de pollution de l'air.
- L'adoption de la circulation alternée dépend généralement de l'offre de transport disponible pour répondre à la demande de mobilité. Elle pose des problèmes logistiques et d'équité, notamment car elle perturbe surtout les foyers les plus modestes ne disposant que d'une seule voiture. Ces

préoccupations peuvent être atténuées par d'autres mesures proposées par l'AIE, comme la réduction du prix des transports publics ou le développement du covoiturage. Des exceptions peuvent être faites pour les véhicules électriques. L'efficacité de la mesure visant à réduire le nombre de voitures en activité peut s'atténuer à long terme si, pour la contourner, les foyers les plus aisés achètent d'autres voitures à moteur à combustion interne.

- Les foyers disposant de plusieurs voitures peuvent contourner ces restrictions. Toutefois, nos estimations de réduction de la demande de pétrole ont pris en compte cette conséquence, parmi d'autres (les voitures restant admises sur les routes font des trajets plus longs, multipliant les destinations, par exemple).

**Impact :** Cette mesure permettrait une réduction de la consommation de pétrole de 210 kb/j à court terme, si la circulation alternée est appliquée deux jours par semaine dans les grandes villes dotées d'options fiables de transports en commun.

## 6. Développer le covoiturage et adopter des pratiques permettant de réduire la consommation de carburant

- Les automobilistes de différents foyers peuvent opter pour le covoiturage pour leurs trajets non-urbains, permettant ainsi à la fois de diminuer la demande de pétrole et de réaliser des économies. Les gouvernements peuvent fournir d'autres incitations en instaurant des voies dédiées sur les routes et des places de parking spécifiques à proximité des nœuds de communication des transports en commun, et en réduisant le montant des péages routiers pour les véhicules à plus forte capacité. Ces mesures sont en vigueur dans les zones périurbaines de villes comme Madrid et Houston, entre autres.
- Les trajets en voiture en dehors des villes engendrent une consommation de pétrole supérieure à 4 millions de barils par jour dans les économies avancées. Actuellement, très peu de ces trajets sont réalisés en covoiturage avec des personnes de plusieurs foyers, ce qui engendre un taux d'occupation par véhicule plus faible. En moyenne, ce taux est de 1.3 personne au Japon, de 1.5 personne aux États-Unis, et se situe entre 1.4 et 1.6 personne en Europe. Dans les différents pays à l'économie avancée, le taux moyen est d'environ 1.5 personne.
- L'organisation du covoiturage est plus pratique aujourd'hui qu'elle ne l'était auparavant. Il existe plusieurs applications mobiles comme BlaBlaCar, Liftshare, Scoop, TripBuddy, ecov ou encore GoKid. Le marché du covoiturage a augmenté de plus de 10 % par an ces dernières années, même si la pandémie de Covid-19 a inversé la tendance depuis 2020 en raison des préoccupations sanitaires.

- Un taux moyen d'occupation par véhicule plus élevé peut être interprété soit comme indiquant que le covoiturage est plus viable dans certaines régions (pour des raisons culturelles, techniques ou d'habitudes, par exemple), soit que la marge de manœuvre est restreinte pour développer davantage le covoiturage. Les gouvernements doivent tenir compte de ces facteurs lorsqu'ils décident des mesures à prendre pour promouvoir le covoiturage.
- Les voitures peuvent également optimiser leur consommation de carburant en suivant certaines bonnes pratiques à la fois en matière de conduite et d'entretien. Ainsi, la vérification régulière de la pression des pneus permet d'économiser jusqu'à 1.5 % de sa consommation de carburant. En outre, la climatisation automobile engendre généralement entre 4 et 10 % de la consommation totale de carburant dans les économies avancées, selon le climat local et le niveau de confort souhaité par la population. Pour les automobilistes pour lesquels cela est possible, nous proposons donc une augmentation du réglage de la température de 3 °C pour augmenter immédiatement les économies de carburant et réduire le montant des frais qui y sont associés.

**Impact :** En augmentant d'environ 50 % le taux d'occupation par voiture dans les économies avancées pour un trajet sur 10, et en adoptant des bonnes pratiques pour réduire la consommation de carburant des voitures, la consommation de pétrole pourrait être réduite de 470 kb/j à court terme.

## 7. Promouvoir l'écoconduite pour les camions et la livraison de marchandises

- La manière de conduire un véhicule peut permettre d'optimiser sa consommation de carburant. Les mesures possibles sont variées, et peuvent inclure un meilleur entretien du véhicule (vérification régulière de la pression des pneus, par exemple) et l'adoption de certaines habitudes de conduite. Les gouvernements peuvent intégrer les techniques dites d'écoconduite aux processus d'apprentissage et d'évaluation requis pour obtenir un permis de conduire ou un autre certificat de conduite avancée, comme c'est le cas en France et dans d'autres pays. Des campagnes d'information publique plus larges peuvent accompagner ces efforts ciblés.
- Les entreprises disposant d'une flotte de véhicules (pour la livraison de marchandises, par exemple) sont particulièrement bien placées pour dispenser des formations et créer des campagnes de sensibilisation visant à promouvoir l'écoconduite de véhicules commerciaux, et notamment pour réduire la consommation de gazole, étant donnée la structure de leur flotte. Par ailleurs, une baisse de la demande pour des délais de livraison très courts peut contribuer à accroître l'efficacité énergétique globale de la logistique pour le

dernier kilomètre de livraison. En plus de réduire la consommation de gazole, l'écoconduite permet aussi de diminuer le montant des frais de carburant et des coûts de maintenance des véhicules.

- Les camions consomment beaucoup de gazole. Ainsi, optimiser leurs opérations peut grandement contribuer à la réduction de la consommation de pétrole. Pour mettre en œuvre facilement des mesures dans les quatre mois à venir, il peut être pertinent d'améliorer la logistique : les sociétés de transport routier peuvent optimiser la charge des véhicules et limiter les voyages à vide. La coopération entre les entreprises et l'utilisation généralisée de technologies numériques peut aider à atteindre ces objectifs.

**Impact :** Ces mesures permettraient d'éviter une consommation de pétrole d'environ 320 kb/j à court terme.

## 8. Privilégier le train à grande vitesse ou les trains de nuit plutôt que l'avion lorsque cela est possible

- Si une ligne de train à grande vitesse relie des grandes villes séparées de moins de 1 000 km, le trajet peut aisément se réaliser en train, une alternative de qualité aux vols courts. Les lignes à grande vitesse peuvent largement remplacer les vols court-courriers sur des itinéraires qui offrent des trajets abordables, fiables et pratiques. Les trains de nuit sont quant à eux une solution possible pour parcourir de plus longues distances et répartir le trafic ferroviaire sur différents moments de la journée.
- En examinant les infrastructures ferroviaires existantes adaptées aux trains à grande vitesse, on constate qu'environ 2 % du trafic aérien dans les économies avancées pourrait être remplacé par ces lignes ferroviaires, y compris pour les trajets de loisir et professionnels. Ce pourcentage concerne presque entièrement des vols de moins de 800 km.
- Les services ferroviaires doivent être gérés et entretenus de manière efficace pour être acceptés le plus largement possible comme une alternative à l'avion. Dans ce cas, le train à grande vitesse peut non seulement permettre de réduire la demande de pétrole et les émissions des vols court-courriers, mais également offrir une alternative de voyage plus rapide, confortable, fiable et abordable. Les gares ferroviaires se trouvent souvent en centre-ville ou à proximité. Elles représentent donc une solution plus pratique et durable que les aéroports.
- En France, la récente loi Climat et Résilience vise à supprimer les lignes aériennes intérieures si le trajet peut s'effectuer par un autre moyen en moins de 2 h 30. Les compagnies aériennes ont déjà commencé à supprimer certains vols, y compris ceux reliant Paris à plusieurs villes comme Nantes, Lyon et Bordeaux.

**Impact :** Cette mesure permettrait de réduire la consommation de pétrole à court terme d'environ 40 kb/j.

## 9. Éviter l'avion pour les voyages d'affaires lorsque d'autres solutions de transport existent

- Au vu des exigences d'espace appliquées aux avions, les voyages en première classe et classe affaire consomment trois fois plus que ceux en classe économique. Même si tous les voyages d'affaires par avion ne peuvent pas être évités, le recours à des réunions à distance peut dans bien des cas constituer une alternative efficace. À court terme, il est possible de supprimer deux voyages d'affaires par avion sur cinq, en prenant en compte les changements notables constatés pendant la pandémie de Covid-19.
- En réponse aux restrictions sanitaires, les interactions professionnelles à distance se sont démocratisées. Nombreuses sont les entreprises qui ont largement investi pour améliorer l'expérience des réunions à distance. Cet investissement massif a permis d'en faire une alternative plus efficace, acceptable et viable aux voyages d'affaires et aux interactions humaines directes. Malgré les efforts d'adaptation conséquents qu'elles ont dû faire, les entreprises ont poursuivi leurs activités qui, dans certains cas, ont même prospéré.
- À l'image de HSBC, Zurich Insurance Group, Bain & Company et S&P Global, plusieurs grands groupes ont déjà annoncé dans leurs objectifs vouloir réduire jusqu'à 70 % les émissions liées aux voyages d'affaires. La diminution du nombre de voyages d'affaires peut permettre d'atteindre les objectifs ESG et de réduire l'empreinte carbone des entreprises.
- Avant le début de la pandémie, environ un cinquième des voyages par avion était réalisé pour motifs professionnels dans les économies avancées. Pendant la pandémie, le secteur des voyages d'affaires a été plus touché que les autres secteurs du transport aérien. Les chiffres de cette catégorie ont atteint des baisses record encore jamais vues dans l'histoire de l'aviation. Les prix élevés du pétrole pourraient dissuader les compagnies aériennes d'exploiter des lignes sous-utilisées du fait de cette baisse des voyages d'affaires par avion. Toutefois, pour maximiser l'impact de cette mesure, les gouvernements peuvent offrir une certaine flexibilité dans l'attribution des créneaux de vol, afin de minimiser le nombre de vols à vide.

**Impact :** Cette mesure permettrait de réduire la consommation de pétrole à court terme de 260 kb/j.

## 10. Renforcer l'adoption de véhicules électriques et plus économes en carburant

- À la fin de l'année 2021, 8.4 millions de voitures électriques étaient en circulation dans les économies avancées, conséquence de ventes record observées particulièrement en Europe. La demande en voitures électriques reste forte, grâce à une chute des prix des batteries ces dernières années et aux aides financières gouvernementales. Toutefois, le marché est sous pression en raison de goulots d'étranglement des chaînes d'approvisionnement en semi-conducteurs, en

matières premières pour la fabrication de véhicules, ainsi qu'en matériaux et fabrication des batteries. Cette pression du marché aura certainement des conséquences durables, mais la priorité dans l'immédiat est de faciliter la coordination logistique afin de consolider les flux de matériaux et de composants. Ainsi, les perturbations de certaines parties de la chaîne d'approvisionnement du secteur automobile peuvent être absorbées par d'autres capacités de fabrication moins touchées par cette situation sur le marché mondial.

- La priorité dans l'immédiat est de réussir à livrer les véhicules commandés par les consommateurs. Dans la mesure du possible, les commandes de flottes de véhicules doivent être traitées en priorité, car elles participent davantage à la baisse de la demande de pétrole que les commandes destinées aux foyers possédant plusieurs voitures.
- Les mesures prises aujourd'hui pour accélérer l'adoption des véhicules électriques auront des effets durables demain. De même, les nouveaux véhicules conventionnels vendus doivent consommer moins de carburant. Les objectifs d'économie de carburant et les taxes sur les véhicules à taux élevé d'émissions ont un rôle important à jouer pour appuyer d'autres améliorations relatives à l'économie de carburant. Il est essentiel d'appliquer la réglementation en vigueur et de l'appuyer par des campagnes de sensibilisation pour en récolter les fruits à court terme.

**Impact :** Cette mesure permettrait de réduire la consommation de pétrole à court terme de 100 kb/j, conséquence du nombre de ventes attendues concernant des voitures électriques et moins énergivores dans les quatre prochains mois. Une action soutenue sur les chaînes d'approvisionnement et le soutien durable des politiques dans le secteur peuvent assurer davantage d'économies à l'avenir.

### **Les éléments présentés dans ce *Plan en 10 points*, associés à des mesures structurelles, permettraient à la demande de pétrole de s'inscrire sur une voie plus durable à long terme**

La réduction de la consommation de pétrole ne doit pas être une mesure temporaire. Elle doit s'inscrire sur la durée pour non seulement améliorer la sécurité énergétique, mais aussi lutter contre le changement climatique et réduire la pollution atmosphérique. Les gouvernements ont tous les outils nécessaires à leur disposition pour amorcer une baisse de la demande de pétrole dans les années à venir, baisse qui appuierait les efforts entrepris pour renforcer la sécurité énergétique et atteindre les objectifs fondamentaux en matière de climat.

En s'appuyant sur les éléments du *Plan en 10 points* les plus facilement adaptables à nos sociétés, que les consommateurs peuvent intégrer dans leur quotidien, la croissance de la demande de pétrole pourra être modérée au-delà de la hausse saisonnière habituelle de la demande. Cependant, les gouvernements doivent aussi envisager d'accélérer leur transition vers les énergies propres et de s'appuyer sur leurs stratégies « zéro émission nette » (Net Zero Emissions, NZE).



Pour parvenir à cet objectif d'ici 2050, la demande de pétrole dans les économies avancées devra être inférieure de 15 millions de barils par jour en 2030 par rapport à 2021.

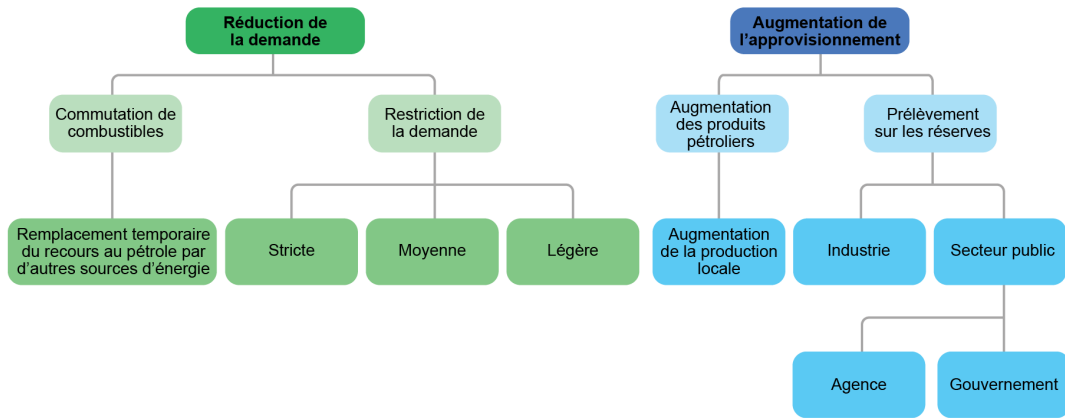
Dans les secteurs qui utilisent du pétrole, de nombreuses mesures accélérant la transition vers des énergies propres peuvent avoir une incidence significative sur la consommation de pétrole au cours des deux à trois prochaines années, même si leurs effets se feront davantage sentir dans quelques années. Des décisions doivent pourtant être prises dès aujourd'hui pour se concrétiser demain. Nous avons identifié plusieurs actions essentielles à prendre dès maintenant, en donnant la priorité à celles qui aideraient les économies avancées à amorcer une baisse notable de la demande de pétrole à moyen terme. Les mesures que nous proposons sont durables : la demande de pétrole devrait continuer à diminuer dans les années à venir, baisse qui correspond à la nécessité de réduire la consommation mondiale de pétrole pour parvenir à zéro émission nette d'ici 2050. Voici des exemples de ces actions essentielles :

- **En priorité, soutenir les véhicules électriques et débloquent les chaînes d'approvisionnement :** La plupart des nouveaux véhicules électriques vendus entre aujourd'hui et l'été ont déjà été commandés, mais le nombre de ventes peut encore augmenter dans les mois et années à venir en proposant des aides gouvernementales ciblées sur les ventes de voitures et en soutenant le déploiement des infrastructures nécessaires au secteur. Dans le scénario NZE d'ici 2050 de l'AIE, les ventes de voitures électriques atteindraient 28 millions en 2030 dans les économies avancées, et jusqu'à 3.1 millions en 2021. Il existe également un potentiel inexploité d'augmentation des ventes de bus électriques et de camions électriques transportant des marchandises sur de courtes distances. Il deviendra essentiel d'accélérer les investissements à long terme dans la résilience de l'offre, afin de réduire les contraintes qui pèsent sur la chaîne d'approvisionnement des éléments indispensables aux voitures électriques.
- **Renforcer largement les exigences de réduction de la consommation de carburant pour les véhicules routiers :** Les ventes de voitures électriques augmentent, et d'ambitieuses exigences de réduction de la consommation de carburant et/ou des émissions de CO<sub>2</sub> ont été mises en place dans plusieurs pays. Pourtant, les ventes de véhicules légers de type 4x4 (« SUV ») continuent elles aussi à augmenter : cette catégorie représente aujourd'hui près de 10 % de la consommation de pétrole dans les économies avancées. La mise en place de politiques de lutte contre l'augmentation des ventes de ce type de véhicules (comme une procédure d'immatriculation et des taxes routières spécifiques à cette catégorie) est essentielle pour parvenir réellement et globalement à économiser davantage de carburant et à réduire la consommation de pétrole. L'économie de carburant pour les camions doit aussi être encore améliorée. L'action politique est indispensable, même si plusieurs mesures (comme des appareils aérodynamiques installés à l'arrière des remorques pour diminuer la traînée) peuvent s'avérer efficaces au vu des prix actuels du pétrole.

- **Étoffer l'offre avec d'autres carburants** : La disponibilité de matières premières durables est une contrainte majeure à la quantité supplémentaire de biocarburants qui pourrait se mêler aux réservoirs de produits pétroliers à court terme sans nuire aux marchés alimentaires. Pourtant, la part des huiles de cuisson usagées et de la graisse animale dans la production de biodiesel pourrait augmenter, si la production industrielle et la récolte des matières premières non alimentaires étaient optimisées. Dans les prévisions à court terme, les carburants de synthèse (comme l'hydrogène et l'ammoniaque) ne devraient pas entraîner une réduction notable de la consommation de pétrole, mais les programmes de RDD devraient s'accélérer pour permettre une diversification de l'offre future. Dans un scénario compatible avec la Net Zero Roadmap (Feuille de route pour zéro émission nette) de l'AIE, les carburants plus propres représenteront environ un sixième de la consommation pour le transport routier d'ici 2030. Les autres besoins pour ce type de carburants se retrouvent dans le transport maritime et l'aviation.
- **Interdire l'installation de nouvelles chaudières à mazout et accélérer le remplacement de celles existantes par des pompes à chaleur** : À l'heure actuelle, les économies avancées consomment à elles seules plus de 3.5 millions de barils de pétrole par jour pour chauffer les habitations, les magasins et les bureaux d'entreprises, mais aussi pour répondre à la demande de chauffage et de fonctionnement de machines dans les industries légères, comme la production de boissons et d'aliments, l'outillage et l'exploitation minière. Une grande partie de ces consommations de pétrole peut être remplacée par des pompes à chaleur et des énergies renouvelables. Dans les économies émergentes et les pays en développement, ce sont 5.5 Mb/j qui s'ajoutent pour ces consommations.
- **Augmenter la collecte, la réutilisation et le recyclage des déchets plastiques** : De nombreux produits fabriqués à partir de plastique sont à usage unique, certains pour de bonnes raisons (comme certains équipements médicaux), d'autres par commodité (comme les bouteilles, les couverts et les boîtes de conservation pour aliments). Les mesures visant à les réduire ont des effets relativement modestes sur la demande de pétrole à court terme, mais elles préparent le terrain pour des réductions plus importantes et peuvent contribuer largement à régler le problème de la mauvaise gestion des déchets plastiques. Les installations existantes de recyclage des déchets plastiques peuvent être davantage exploitées pour augmenter le taux de recyclage, appuyé par l'amélioration des infrastructures de gestion des déchets. D'après nos estimations, le taux de collecte des déchets plastiques pourrait augmenter d'un point de pourcentage par an au cours des années à venir dans les économies avancées, en plus d'augmentations graduelles du rendement et du taux de substitution qui élargiraient le rôle que joue le recyclage des déchets plastiques dans la réduction de la demande de pétrole.

## Annexe

### Système d'intervention en cas d'urgence de l'AIE



AIE. Tous droits réservés.

# Plan en 10 points pour réduire la consommation de pétrole

La mise en œuvre d'actions immédiates dans les économies avancées réduirait la demande de pétrole de 2.7 millions de barils par jour au cours des quatre prochains mois.

## Action 1



### Abaissier les limitations de vitesse d'au moins 10 km/h sur les autoroutes

Impact : cette mesure permet d'économiser environ 290 kb/j de carburant consommé par les voitures, ainsi que 140 kb/j supplémentaires de carburant consommé par les camions.

## Action 2



### Instaurer le télétravail jusqu'à trois jours par semaine quand cela est possible

Impact : un jour de télétravail par semaine permet d'économiser environ 170 kb/j de pétrole, tandis que trois jours de télétravail permettent d'économiser environ 500 kb/j.

## Action 3



### Instaurer des dimanches sans voiture dans les villes

Impact : si chaque dimanche est un jour sans voiture, cela permet d'économiser 380 kb/j ; un dimanche par mois sans voiture permet d'économiser 95 kb/j.

## Action 4



### Rendre les transports en commun plus abordables et encourager les mobilités douces, la marche et le vélo

Impact : cette mesure permet d'économiser environ 330 kb/j.

## Action 5



### Adopter la circulation alternée pour les voitures particulières dans les grandes villes

Impact : cette mesure permet d'économiser environ 210 kb/j.

## Action 6



### Développer le covoiturage et adopter des pratiques permettant de réduire la consommation de carburant

Impact : cette mesure permet d'économiser environ 470 kb/j.

## Action 7



### Promouvoir l'écoconduite pour les camions et la livraison de marchandises

Impact : cette mesure permet d'économiser environ 320 kb/j.

## Action 8



### Privilégier le train à grande vitesse et les trains de nuit plutôt que l'avion quand cela est possible

Impact : cette mesure permet d'économiser environ 40 kb/j.

## Action 9



### Éviter l'avion pour les voyages d'affaires lorsque d'autres solutions de transport existent

Impact : cette mesure permet d'économiser environ 260 kb/j.

## Action 10



### Renforcer l'adoption de véhicules électriques et plus économes en carburant

Impact : cette mesure permet d'économiser environ 100 kb/j.

French translation of the *10-Point Plan to Cut Oil Use*

Le présent document a d'abord été publié en anglais. Bien que l'AIE ait fait de son mieux pour que cette traduction en français soit conforme au texte original anglais, il se peut qu'elle présente quelques légères différences.

No reproduction, translation or other use of this publication, or any portion thereof, may be made without prior written permission. Applications should be sent to: [rights@iea.org](mailto:rights@iea.org)

This publication reflects the views of the IEA Secretariat but does not necessarily reflect those of individual IEA member countries. The IEA makes no representation or warranty, express or implied, in respect of the publication's contents (including its completeness or accuracy) and shall not be responsible for any use of, or reliance on, the publication. Unless otherwise indicated, all material presented in figures and tables is derived from IEA data and analysis.

This publication and any map included herein are without prejudice to the status of or sovereignty over any territory, to the delimitation of international frontiers and boundaries and to the name of any territory, city or area.

IEA. All rights reserved.

IEA Publications

International Energy Agency

Website: [www.iea.org](http://www.iea.org)

Contact information: [www.iea.org/about/contact](http://www.iea.org/about/contact)

Typeset in France by IEA - March 2022

Cover design: IEA