

ÉLOGE DE LA SOBRIÉTÉ

Dans un autre billet : ([Une transition 100% Enr : Pourquoi, comment ?](#)) j'avancerais quelques arguments pour montrer - au delà des **idées préconçues** - comment sera **réalisable** une transition énergétique avec 100% d'énergies renouvelables.

La liberté de vouloir

Le fait **que l'on puisse en sortir** est en effet une condition nécessaire à **la liberté de vouloir en sortir**, si l'on se réfère à cette célèbre pensée de JP Sartre :
« La Liberté, ce n'est pas de pouvoir ce que l'on veut, mais de **vouloir ce que l'on peut.** »

Condition nécessaire mais sans doute pas suffisante ...

La liberté de « vouloir » se heurte souvent à des idées pré-conçues, **qui ont la vie dure** dans la juste mesure de leur utilité, de leur efficacité et de l'« économie » qu'elles permettent de réaliser en évitant d'avoir à reconstruire, chaque fois, le fil complet des argumentaires ou des démonstrations. Il serait en effet fastidieux de remettre sans arrêt en question les connaissances et représentations acquises au fil de nos expériences ...

Remettre en cause des représentations est toujours une opération coûteuse, déstabilisatrice, **d'où résulte une résistance à en changer** qui peut s'exprimer sous **différentes formes de déni**, sans avoir totalement conscience des « **déplacements** » qui s'opèrent lorsqu'un objet partiel du débat est pris pour « la réalité » ...

Combien d'argumentaires énoncent le danger du champ électromagnétique produit par les panneaux solaires (alors que c'est un champ continu de faible amplitude) ou le danger (pour les poissons) des vibrations infrasonores à proximité des éoliennes offshore (alors qu'en réalité les poissons reviennent abondamment nicher auprès de leurs fondations, une fois les travaux réalisés !).

Il faut cependant considérer le déni dans son **ambivalence** : à la fois je résiste et ne veux rien entendre ... à la fois je ne veux pas me laisser « abuser ». Dit autrement, **j'attends** mais aussi **je redoute** des arguments qui viseraient à me vaincre plutôt qu'à me convaincre !

Dans un échange d'arguments, chacun **devrait considérer la résistance comme un élément constitutif du débat**, contraignant certes, mais **positif** si l'on veut bien admettre qu'il appelle des réponses et non pas des fins-de-non-recevoir...

Un argumentaire repose toujours sur des **hypothèses** qui doivent être parfaitement définies pour être en mesure de contrôler la validité d'une démonstration (qui n'a de sens que sous ces hypothèses là).

Cependant, le problème est que les hypothèses elles-mêmes ne sont pas toujours parfaitement contrôlables, en particulier lorsqu'elles impliquent **l'avenir**. Exemple : dans le cas d'une transition énergétique, disposerons nous d'une quantité suffisante de matériaux pour fabriquer les panneaux solaires, les éoliennes, les barrages du futur ... etc... ? C'est l'objet d'une hypothèse ...

Ces questions de matériaux ainsi que quelques autres effectivement cruciales seront évoquées [dans un autre document](#)

Le point fondamental dans ce débat est qu'**il faut bien admettre** que la démonstration **n'est possible qu'a posteriori** : quand on aura réalisé la transition énergétique, alors on saura qu'elle était possible... mais pas avant, et c'est bien dommage !

Et pourtant, la démarche scientifique est prédictive... Elle est prédictive mais avec des **réserves** et sous **certaines hypothèses**, dont on peut simplement évaluer la **plausibilité**, avec une **incertitude irréductible**.

C'est ainsi que peut exister **un déni imputable à la méthode** scientifique elle-même, parce qu'elle procède par réduction de la complexité, et que certaines des hypothèses adoptées peuvent avoir été induites par une connaissance imparfaite ou incomplète ou par une idéologie (ce qui « justifierait » le déni).

C'est ainsi qu'il y a des gens qui « **ne croient pas** » aux résultats produits par les scientifiques du GIEC, alors qu'une croyance ne devrait pas avoir de place dans un tel débat.

Comment s'en étonner alors que fleurissent les propos complotistes et les théories a-scientifiques ?

Dès lors, **aucun échange démocratique rationnel** n'est possible si l'on ne reconnaît pas :

la nécessité du débat et de la méthode scientifiques (qui imposent une validation / invalidation des hypothèses), et en même temps

le statut irréductible de notre méconnaissance du futur (qui vaut mieux cependant qu'une prétendue connaissance scientifique absolue qui sonnerait le glas de notre liberté et de la démocratie !)

On ne peut **que projeter** des objectifs de transformation du réel, on ne peut **pas démontrer** le futur.

Par contre, on sait que l'on peut (et qu'on va devoir) continuer d'approfondir les hypothèses, en se donnant les moyens d'oeuvrer dans ce sens ... **Vouloir le faire** ou ne pas le faire sont ainsi des choix qui impliquent la **démocratie** tout autant que notre **liberté** individuelle.

Ces quelques réflexions devraient contribuer à cadrer les débats.

De l'efficacité des réglementations énergétiques

Prenons pour exemple la **bifurcation vertigineuse** opérée par les constructeurs automobiles, sur la base d'une évolution drastique des **règlementations** concernant les rejets de CO2 dans l'atmosphère.

On peut se rappeler le contexte créé par le « diesel-gate », qui a induit un rejet souvent irrationnel du diesel, suite à la **tricherie** organisée par certains constructeurs et la **confusion** (sous l'appellation générique de diesel) entre des vieux moteurs (ultra-polluants, non équipés de filtres) et les dernières générations de moteurs, écologiquement beaucoup plus performants.

En bref, les constructeurs ont rapidement été convaincus qu'ils n'arriveraient pas à satisfaire les nouvelles contraintes et à éviter les « malus » devenus rédhibitoires... Dans ce contexte, **tous** les constructeurs européens abandonnent progressivement les motorisations diesel dont l'efficacité énergétique est pourtant avérée (en usage réel, les consommations des diesels représentent selon les configurations un gain compris entre

20% et 30% par rapport à l'essence). Et **tous** se sont ré-orientés vers la production de voitures soit hybrides, soit purement électriques.

Ce développement s'accompagne de la **construction d'un réseau privé** de recharge de batteries, dans les stations services d'autoroutes par exemple, avec de belles **disparités tarifaires** : les clients ayant souscrit un contrat Audi e-tron « Charging service », Mercedes « me Charge », BMW « ChargeNow », Porsche « Charging Service » ou Volkswagen « WeCharge » **bénéficient ainsi de tarifs très préférentiels**.

Bien entendu, ce développement n'a été possible que grâce à une nouvelle réglementation qui compte pour « **zéro CO2** » la consommation d'électricité ... **quel que soit son mode de production !**

Avec des VE (véhicule électrique) consommant un peu moins de 20 KWh/100 km, la consommation annuelle de 1 million de VE parcourant 100 km par jour (c'est à dire des gros rouleurs) représente en gros **7 TWh**, soit la production annuelle d'**un réacteur nucléaire**.

Sachant que notre parc actuel est de 38 millions de véhicules et que la distance moyenne parcourue est actuellement de 15.000 km/an (soit environ 41 km/jour), la consommation annuelle de 38 millions de VE représenterait environ 110 TWh, soit à peu près la production **16 réacteurs nucléaires** ... ce qui constituerait un bel argument pour développer « l'électricité nucléaires zéro CO2 »...

Et ce développement des VE est encouragé par les généreuses subventions allouées aux acquéreurs. L'heureux acquéreur d'un VE d'une valeur de 60.000 € ou plus a pu ainsi bénéficier (dans un passé récent) d'une « aide » allant jusqu'à 2.000 €, quelle que soit la marque du véhicule acheté et son pays de fabrication. Bel effet d'aubaine !

Un autre exemple bien connu concerne les **dispositifs gouvernementaux** d'aide à l'isolation de l'habitat individuel. Vous pouvez ainsi faire isoler les combles de votre maison pour 1 €. Les travaux sont financés par des groupes industriels pollueurs qui payent ainsi leur « droit à polluer ». Les travaux d'isolation sont alors réalisés par des entreprises en principe « sélectionnées »... Mais aucun contrôle n'est prévu ni réalisé quant aux performances énergétiques réellement obtenues.

Ainsi dans la réalité, cette réglementation crée une situation très particulière : le donneur d'ordre n'a aucun intérêt à contrôler la qualité des travaux, alors que celui qui y aurait intérêt (le particulier bénéficiaire des travaux) en aura toujours pour son argent (1 €) et ne sera pas incité à s'en plaindre sauf en cas de grave faute professionnelle.

D'où (et ce ne sont que quelques exemples), la nécessité de traiter sérieusement les objectifs d'efficacité énergétique et de sobriété, avec des réglementations **qui ne créent ni situations de rente ni effets d'aubaine**.

De l'efficacité à la sobriété énergétiques

L'efficacité énergétique, pilier de la transition, questionne nos processus industriels, nos méthodes et produits consommateurs d'énergie.

La sobriété énergétique, autre pilier de la transition, questionne nos besoins : organisons la société de façon à minimiser les consommations, soyons plus sobres, car **nous n'aurions pas besoin** de toute cette énergie que nous dépensons ...

Sauf qu'en réalité, si nous consommons, si nous dépensons toute cette énergie, **c'est bien parce que nous en avons besoin !!!**

La question de fond est donc bien celle de **la réalité de nos besoins** de consommation et de leur éventuelle transformation.

-- **Un premier champ de réponse concerne l'efficacité énergétique et se situe au niveau structurel.**

Des changements structurels pourraient modérer les besoins énergétiques de la société dans son ensemble.

Certains secteurs de la production industrielle sont très énergivores : production de ciments, d'acier, d'aluminium, etc... Des solutions industrielles existent d'ores et déjà pour réduire la consommation énergétique :

production d'acier bas-carbone (utilisant de l'H2 produit par électrolyse),

production de béton bas-carbone utilisant le laitier de hauts fourneaux (ce qui permettrait de dépenser jusqu'à 45 fois moins de CO2)

[ciments avec 0% clinker](#), c'est à dire sans cuisson et certains de ces ciments fixent le CO2...

La construction peut également faire appel à des procédés à base de bois et de matériaux isolants naturels (tel le Bois-Terre-Paille). Ces procédés sont également bas carbone.

Le secteur tertiaire et l'habitat permettrait des économies considérables de chauffage et de climatisation par une isolation thermique efficace et durable

Le secteur du transport de marchandises est un très gros consommateur d'énergie et un très gros producteur de CO2. L'efficacité énergétique du rail, qui est souvent 5 fois supérieure à celle du transport par route, permettrait des économies considérables d'énergie

Le développement du rail nécessite des infrastructures lourdes (voies ferrées, tunnels, ponts) dont l'investissement ne peut s'amortir que sur le temps très long. Cet investissement très lourd doit être analysé en relation avec les retombées de la construction : par exemple, le creusement de tunnels produit de la roche, qui est utilisable comme matériau de construction en évitant de tailler des carrières de pierre. Il s'agit ainsi d'une forme de coûts partagés entre **activités industrielles qui deviennent complémentaires, au même titre que le laitier des Hauts fourneaux** pour la production de ciments.

Le recours massif aux transports en commun plutôt qu'à la voiture individuelle

Toutes ces mesures d'efficacité énergétique ont un impact structurel important (déjà cité dans [Bifurquons : pour une transition énergétique](#)) sur la baisse des consommations énergétiques

--- **Un second champ de réponse se situe au niveau culturel comme validation du niveau structurel.**

Certaines modifications structurelles changeraient la donne, créeraient une situation sociétale nouvelle qui pourrait elle-même **modifier nos besoins personnels** immédiats.

C'est le cas de l'isolation de l'habitat mais aussi des **transports journaliers**.

Il serait nécessaire d'établir une **cartographie précise des flux** journaliers de déplacement entre le domicile et le lieu de travail, et d'**améliorer l'efficacité du service collectif** en renforçant l'efficacité des premiers et derniers kilomètres par des modalités complémentaires (VAE, voitures basse consommation). Ces conditions d'efficacité créeraient des comportements différents, d'avantage orientés vers les transports en commun plutôt que vers la voiture individuelle.

Cette modification de comportement contribuerait ainsi à une baisse significative des

besoins énergétiques pour les déplacements et à une baisse du besoin de voiture individuelle qui représente un poste important de dépense.

Mais le transport le plus économique est encore celui que l'on n'emprunte pas ...

Dans la continuité avec les périodes de confinement subies, pendant lesquelles de nombreux salariés ont travaillé à leur domicile, on pourrait développer des **activités re-localisées à proximité immédiate de lieu de domicile**. L'inconvénient de l'isolement pourrait être évité en créant des **maisons communales d'activité** qui regrouperaient des travailleurs de différentes entreprises, à proximité immédiate des lieux de vie.

Cette mesure permettrait de réaliser des économies considérables d'énergie et redonnerait du temps supplémentaire pour la vie. Elle induirait une ouverture vers de nouvelles possibilités innovées jusqu'alors : trouver un habitat mieux adapté, éventuellement plus économique, ouvrir des perspectives nouvelles d'activités...

Pour une sobriété énerg-éthique.

Il est bien connu que les questions de sobriété ne concernent **pas toutes les catégories sociales de la même façon**.

Les 1 % les plus riches de la planète émettent deux fois plus de CO2 que la moitié la plus pauvre de l'humanité

C'est ce qu'a démontré un rapport d'OXAM de 2020

«... Selon les données de l'ONG, les 10 % les plus riches de la planète sont responsables de 52 % des émissions cumulées entre 1990 et 2015, contre seulement 7 % pour les 50 % les plus pauvres. Ces derniers n'ont d'ailleurs quasiment pas accru leurs émissions en 25 ans, alors qu'elles ont explosé chez les plus riches et dans les classes moyennes ...»

«... En cause, le **transport - aérien et terrestre** - qui représente de loin la plus grande part des émissions parmi ces forts émetteurs au sein de l'UE. Le secteur se révèle également la catégorie de consommation la plus **inégalitaire**, avec une forte élasticité de la demande en fonction du revenu contrairement à la consommation **d'électricité et au chauffage** résidentiel, qui ont tendance à constituer la plus grande part des émissions de CO2 des **groupes de revenus inférieurs** et qui peuvent donc être considérés comme des biens de base ...»

Ces données sur la consommation sont un révélateur de la hiérarchie sociale.

La **consommation** des catégories sociales les plus aisées (avions, voitures, yacht...) se caractérise en fait par une **sur-consommation d'objets qui sont eux-mêmes** de gros consommateurs énergétiques aussi bien dans leur **fabrication** que dans leur **usage**.

Il faut savoir par exemple que la consommation en carburant d'un super-yacht de 70 mètres est d'environ 500 litres à l'heure... et que celle d'un hélicoptère léger type Écureuil avoisine les 180 litres de kérosène à l'heure.

Cet hiver à défaut de télésièges, les skieurs fortunés se sont fait déposer en hélicoptère en haut des pistes...

Ces quelques exemples illustrent le processus selon lequel « **un désir se transforme en besoin** »

Le système capitaliste est passé maître dans l'art de créer des **désirs** ... pour les transformer en **besoins**, qui seront la base d'une consommation de masse, à la fois « **moteur de l'économie et de l'estime de soi** ».

L'estime de soi est peut-être le **fondement** du processus. Elle passera aussi bien par l'achat d'une oeuvre d'art extrêmement rare et précieuse, que par l'achat d'un objet technique extrêmement sophistiqué, dont la haute technologie condense l'idée de haute qualité de l'objet **auquel s'identifie son acquéreur comme son concepteur**.

C'est ainsi que la haute technologie comme l'oeuvre d'art deviennent des **signes** qui s'inscrivent dans le circuit de l'échange capitaliste.

On peut donc reprendre l'analyse de la Société de Consommation (Jean Baudrillard), selon laquelle **la circulation des objets et des signes** constitue un langage au même titre que les mots, et la consommation est devenue **un moyen de différenciation, et non de satisfaction**.

Ainsi se résume le processus : création du désir ... qui se transmute en besoin ... puis en consommation d'un objet ... qui s'institue en objet de différenciation et support de l'estime de soi ... qui justifie de nouveaux désirs !

Ce processus s'institue dans l'imaginaire de la société : le phénomène de la consommation de masse structure les relations sociales dans la mesure où les individus ne sont plus mus par la satisfaction de leurs besoins, mais par une **quête identitaire**. Ainsi et pour une part, la consommation des classes moyennes ou classes moyennes-sup est une sorte de quête par laquelle l'individu cherche à s'identifier à la classe supérieure par les objets qu'il consomme.

C'est ainsi que l'on peut compter, dans les parkings d'immeubles habités par des classes moyennes, une proportion étonnante de véhicules **qui identifieront leurs acquéreurs à la classe supérieure**, au prix d'un endettement souvent irraisonnable.

La sobriété est donc au coeur du combat pour une transition écologique et énergétique. Ce combat se fonde sur **une éthique anti-consumériste**, car chacun sait bien que la rupture avec le consumérisme est une condition nécessaire pour sauvegarder la possibilité d'une planète vivable, pour notre génération et les générations futures. Cette éthique place ainsi chaque citoyen devant sa propre responsabilité dans le changement de paradigme énergétique, une responsabilité d'autant plus grande que l'on s'élève dans l'échelle sociale.

Cette éthique place aussi et surtout les instances de décision devant **un choix politique crucial, incontournable** : promouvoir et développer **l'efficacité énergétique des processus** industriels et des **structures** sociales nécessaires, pour que les citoyens puissent adopter des modes de vie énergétiquement plus sobres.

**L'énergie, ça ne sera plus jamais
comme on veut, quand on veut, autant qu'on veut !**
Ce changement de paradigme sera à la fois
le résultat et la condition de la nécessaire bifurcation énergétique.

Avril 2021 - Vos commentaires seront les bienvenus...