

Introduction

LE RÉCHAUFFEMENT CLIMATIQUE S'EST INVITÉ dans notre quotidien: canicules, inondations, incendies, sécheresses, etc. La plupart des scientifiques admettent qu'il est lié aux émissions de gaz à effet de serre, en premier lieu le gaz carbonique (CO₂) émis par la combustion des énergies fossiles (charbon, pétrole, gaz).

En deçà de dix milliards de tonnes par an environ, ces gaz sont dissous et absorbés dans les « puits naturels » (océans, forêts...). Au-delà, ils s'accumulent dans l'atmosphère et contribuent à réduire la réflexion du rayonnement solaire, d'où une hausse de la température atmosphérique.

Le seuil de dix milliards a été franchi en 1963. Vingt-cinq ans plus tard, en 1988, quand le climatologue James Hansen (Nasa) exposa le principe de l'effet de serre, les émissions de gaz à effet de serre avaient déjà doublé (22 milliards de tonnes). Nous avons eu droit à quasiment un nouveau doublement dans le quart de siècle qui a suivi!

De ce fait, la concentration de CO₂ dans l'atmosphère, qui était de 280 parties par million (ppm) en 1850, a atteint 410 ppm en 2019. C'est un niveau qui n'avait pas

été dépassé depuis deux millions d'années selon les données compilées par le groupe intergouvernemental d'experts sur l'évolution du climat (GIEC).

En 1963, quand l'effet de serre a commencé à se manifester, la hausse des températures par rapport à 1850 n'était encore que de 0,2 °C. Vingt-cinq ans plus tard, elle avait déjà atteint 0,6 °C et nous sommes aujourd'hui à 1,1 °C de plus par rapport à l'ère préindustrielle.

Suivant la trajectoire actuelle, la hausse de la température atmosphérique sera de 1,5 °C en 2030 et peut-être de 4 ou 5 °C d'ici la fin du siècle. Le monde de nos enfants et petits-enfants en sera complètement bouleversé.

Ce cauchemar pourrait être évité à la condition d'un retour à la « neutralité carbone » d'ici 2050. Cela signifierait de ramener les émissions planétaires de gaz à effet de serre de quarante milliards de tonnes par an à dix milliards environ.

Depuis le premier choc pétrolier, il y a un demi-siècle, nos ingénieurs mènent de vigoureux efforts pour améliorer l'efficacité énergétique des procédés industriels et des biens, ainsi que pour décarboner nos activités autant que possible. Ces efforts sont nécessaires et ils ont déjà donné des résultats spectaculaires. Mais ils ne sont pas suffisants, car les émissions planétaires de gaz à effet de serre continuent de croître bon an mal an de 2 % par an environ (+64 % entre 1990 et 2022). Et en 2023, l'humanité a brûlé plus de charbon, de pétrole et de gaz que jamais (voir *Énergies renouvelables : coûteuse illusion*, p. 48).

À cela deux raisons :

- ⊗ l'extension apparemment irrépissible de nos besoins : mobilité, communication, loisirs, confort, etc. ;
- ⊗ la conversion de nouvelles populations à notre mode de vie énergivore.

Pour battre de vitesse le réchauffement climatique, l'Union européenne et nos gouvernements ont engagé ces dernières années de coûteux efforts avec l'ambition de remplacer les énergies fossiles (charbon, pétrole, gaz) par les « nouvelles énergies renouvelables » (soleil, vent, biomasse). Rien qu'en France, l'État dépense jusqu'à 80 milliards d'euros par an pour financer éoliennes, isolation thermique de logements, décarbonation des industries, véhicules électriques... C'est en moyenne 4 000 euros par an qui sont ainsi retirés du revenu que chaque ménage consacre à son bien-être (alimentation, logement, santé, éducation, culture et loisirs). Réparti entre les enseignants, infirmiers, aides-soignants, etc., ce montant permettrait d'augmenter leur salaire de 4 000 euros par mois!

Cet effort colossal donne-t-il des résultats probants? De toute évidence, non! En janvier 2024, près de cinq ans après le lancement du Pacte vert pour l'Europe (*European Green Deal*), tous les indicateurs sont au rouge: les ventes de voitures électriques ralentissent, les coûts de l'éolien en mer explosent, les rénovations thermiques de logements ne tiennent pas leurs promesses, le GNL (gaz naturel liquéfié) qui a remplacé le gaz russe affiche un bilan carbone égal ou supérieur à celui du charbon, les paysans réclament un changement d'orientation, etc.

Plus grave que tout, cet effort des Européens – qui ne représentent plus guère que 5 % de la population mondiale – n'est pas coordonné avec le reste de la planète :

- ⊗ Pour produire nos batteries, éoliennes, etc., l'Inde et la Chine augmentent tant et plus leur consommation de charbon : en 2022, elles émettaient 37 % des gaz à effet de serre à elles deux, contre 7 % pour l'Union européenne.
- ⊗ D'autre part, les gouvernants des autres continents, qu'ils soient puissants ou pauvres, placent très clairement leurs intérêts immédiats (croissance économique, lutte contre la pauvreté) au-dessus des enjeux climatiques de plus long terme.

La détermination des gouvernants européens est elle-même très fluctuante et leurs résolutions s'évanouissent sitôt que survient un imprévu : on l'a vu avec la guerre en Ukraine qui les a conduits à se détourner en catastrophe du gaz naturel russe pour se convertir au gaz de schiste américain. Cette opacité politique conduit de plus en plus de citoyens à se rebeller et même s'afficher climatoscptiques.

Si même, à coup de véhicules électriques, de piles à hydrogène et de parc éoliens géants, nous arrivions à contenir le réchauffement climatique, aurions-nous motif de nous réjouir ? Nullement car, comme chez Molière, nous pourrions « mourir guéris ».

Surabondantes et très peu chères, les énergies fossiles exploitées depuis le xviii^e siècle ont fait le succès de l'*american way of life* (voir *Une énergie surabondante et deux fois moins chère*

qu'en 1970, p. 28). Après la Seconde Guerre mondiale, ce mode de vie né aux États-Unis a séduit l'Europe occidentale, puis les pays de la mer de Chine, et s'étend maintenant au reste du monde : il se caractérise par la primauté de l'automobile, l'étalement des villes, le tourisme aérien et l'incitation à consommer de nouveaux biens sur un rythme toujours plus rapide.

Ce mode de vie consumériste est à l'origine du dérèglement climatique. Mais il a aussi deux autres conséquences mortelles sans lien entre elles ni avec le dérèglement climatique :

- ⊗ Il entraîne une prédation à grande échelle des ressources naturelles (biodiversité, terres arables, forêts, eaux vives, minerais, terres rares...) avec une pollution hors contrôle et, selon les biologistes, une sixième extinction de masse des espèces depuis l'apparition de la vie sur Terre ! Nous en percevons déjà les effets avec, pour la première fois depuis deux siècles, le déclin de l'espérance de vie aux États-Unis tandis qu'en Europe, selon le Secours catholique, c'est trois habitants sur dix qui sont désormais en situation de précarité.
- ⊗ Il conduit à un refus de la vie, avec à peine plus d'un enfant par femme en moyenne. Soucieux de se loger décemment et d'accéder aux « délices » de la vie moderne, les jeunes couples des pays développés en viennent à considérer qu'ils n'ont plus les moyens d'élever un ou plusieurs enfants, mais ils n'émettent pas moins de CO₂ pour autant (voir *La faute aux bébés?*, p. 58) ! Ceux qui se hasardent malgré tout à fonder une famille ont les

plus grandes difficultés à concilier le travail salarié et les tâches éducatives.

À moyen terme, la diminution de la population par dénatalité a pour effet d'inverser la pyramide des âges : les vieux deviennent beaucoup plus nombreux que les jeunes. Au Japon, les plus de soixante ans représentent déjà plus du tiers de la population.

À plus long terme, d'ici le prochain siècle, les populations européennes sont vouées à s'éteindre : et ce ne sont pas des mots en l'air. En 2023, les femmes italiennes ont donné le jour à 400 000 enfants : comme elles ont en moyenne moins d'un enfant, les Italiennes de la prochaine génération n'auront plus que 200 000 enfants et dans trois générations, soit en 2100, l'Italie ne comptera plus que 50 000 naissances (hors immigration). À comparer au million de bébés qui naissent chaque année dans le seul Niger (voir *Un modèle voué à disparaître*, p. 68).

Aveugles aux conséquences de l'*american way of life*, nos gouvernants ramènent la menace climatique à une affaire d'ingénieurs et de financiers : ils sont suivis en cela par la mouvance écologiste qui se plaît à dénoncer les compagnies pétrolières et les industriels, mais se garde de questionner les consommateurs. Ni les politiques ni les militants n'ont conscience d'être devenus les serviteurs du système consumériste¹.

1. Il n'y a guère que le Saint-Siège qui envisage l'écologie de façon globale. Cité par son successeur François I^{er} dans l'encyclique *Laudato si'* (2015), Benoît XVI a renouvelé l'invitation à « éliminer les causes

Est-il possible d'échapper à ce film d'horreur qui verrait nos sociétés et nos populations disparaître sous l'effet d'un consumérisme devenu fou, avec des pollutions de tous ordres et un réchauffement climatique hors contrôle ?

La France, qui a longtemps été pionnière en beaucoup de domaines, peut le prouver avec un programme ambitieux de rénovation. Il faudra que ce programme soit porté par une solide majorité parlementaire capable, par un « coup d'État démocratique », de contenir les groupes de pression financiers, français et étrangers ; et surtout qu'il respecte la liberté de tous les citoyens et s'abstienne de toute contrainte. Il reposera sur une réforme fiscale à deux volets :

- ⌘ La mise en place au niveau national d'une taxe prélevée à la source sur les producteurs et importateurs d'énergies primaires (charbon, pétrole, gaz, mais aussi électricité nucléaire et énergies dites « renouvelables »), soit un millier de grosses entreprises, de façon à augmenter le prix de tous les produits à forte teneur énergétique.
- ⌘ Dans le même temps, la redistribution intégrale de cette taxe aux citoyens sous la forme d'une allocation mensuelle forfaitaire.

structurelles des dysfonctionnements de l'économie mondiale et à corriger les modèles de croissance qui semblent incapables de garantir le respect de l'environnement ». Il a rappelé qu'on ne peut analyser le monde seulement en isolant l'un de ses aspects, parce que « le livre de la nature est unique et indivisible » et inclut, entre autres, l'environnement, la vie, la sexualité, la famille et les relations sociales. Par conséquent, « la dégradation de l'environnement est étroitement liée à la culture qui façonne la communauté humaine ». (Benoît XVI, *Caritas in veritate*, 2009). Mais qui écoute le pape ?

Assimilable à un « anti-impôt », cette « contribution énergie redistribuée » est d'une mise en œuvre très simple et sa redistribution peut être garantie par une loi constitutionnelle (rien à voir avec la vignette automobile des années 1950 qui devait « aider les vieux »!).

Selon nos estimations, un prélèvement initial de 0,50 euro sur un litre de super, un litre de fioul ou 10 kWh électriques se traduit par une allocation forfaitaire d'environ 150 euros par mois pour chaque adulte et de 80 euros par mois pour chaque enfant. De cette façon, le pouvoir d'achat de tous les Français (à l'exception des plus riches) sera préservé et chacun conservera la liberté de vivre comme il l'entend (voir *Une allocation très sociale*, p. 98).

Ceux qui souhaiteront conserver leur petite voiture diesel ou s'offrir une belle Tesla électrique, ceux qui souhaiteront dissiper leur temps libre dans des croisières ou des voyages au bout du monde, ceux qui souhaiteront consommer des aliments exotiques, carnés ou industriels... Tous seront libres de le faire sans être stigmatisés ou culpabilisés d'aucune manière! Le prix plus élevé de l'énergie rendra leurs consommations plus chères, mais le surcoût sera compensé par l'allocation forfaitaire.

Les Français calculateurs jugeront quant à eux dommage de simplement couvrir le surcoût de l'énergie avec leur allocation forfaitaire. Par intérêt « égoïste », ils se tourneront vers des consommations moins énergivores et donc relativement moins coûteuses mais tout aussi satisfaisantes. Par exemple, un séjour dans un relais-château plutôt qu'une croisière.

De la même façon, les entreprises développeront des procédés et concevront des produits plus sobres en énergie parce qu'elles seront soucieuses de réduire leurs coûts. Ce « signal prix » qui nous oriente vers les alternatives les moins onéreuses est une constante de l'économie classique².

Il s'ensuivra une diminution immédiate des émissions de CO₂... comme on l'a déjà observé en 2022-2023 quand les prix de l'énergie ont flambé du fait de la guerre d'Ukraine ! Mais à la différence de la guerre, heureusement, la « contribution énergie redistribuée » aura des effets apaisants et durables (voir *Une « allocation climat » vertueuse*, p. 82).

Cette réforme fiscale rendra inutiles les centaines de taxes, aides fiscales, décrets, normes et règlements relatifs à la « transition énergétique ». Leur abrogation offrira des marges de manœuvre au gouvernement pour engager une politique authentiquement libérale et défaire toutes les législations qui favorisent le consumérisme.

Cette deuxième partie du chantier de rénovation, après la réforme fiscale, sera la plus visible :

∞ Pour un coût très inférieur à la « transition énergétique », les pouvoirs publics mailleront le territoire rural autour des quatre mille chefs-lieux de canton ; reliés par des bus

2. Une étude de l'INSEE (*Consommation de carburant : effets des prix à court et à long terme par type de population* par Lucie Calvet et François Marical, 15 mars 2012) estime l'élasticité-prix du carburant entre -0,25 et -0,35. Cela signifie qu'une augmentation du litre de super de 1 % se solde par une baisse de la demande entre 0,25 % et 0,35 %. Avec une « contribution énergie » de 0,50 euro, soit +25 % environ par litre, la baisse de la demande se tiendrait entre 6,25 % et 8,25 %, ce qui n'a rien de négligeable. Voir : www.insee.fr/fr/statistiques/1377454?sommaire=1377458.

et des trains aux hameaux et villages environnants ainsi qu'à la ville voisine, ces bourgs offriront en leur centre un éventail complet de services et d'emplois de façon que le recours à l'automobile devienne facultatif et limité aux strictes nécessités.

- ⊗ Dans les métropoles, les pouvoirs publics veilleront à ce que chaque quartier dispose de tous les services souhaitables de façon à limiter les déplacements: ainsi, les subventions affectées à la mobilité (automobiles et transports publics) seront allégées ou supprimées.
- ⊗ Par des dispositions réglementaires simples, fermes et claires, le gouvernement garantira une concurrence véritablement « libre et non faussée » dans l'industrie et le commerce. Il mettra un terme aux pratiques qui permettent aux oligopoles d'étouffer leurs concurrents de moindre taille: prestataires et façonniers hors-la-loi, obsolescence programmée, emballages hétérogènes et à usage unique, ouverture sept jours sur sept, promotions en trompe-l'œil, etc.
- ⊗ Dans l'agriculture, le gouvernement accroîtra très fortement les aides aux paysans, mais déduira de ces aides la valeur de leurs achats en produits phytosanitaires, machines, énergie, etc. De la sorte, une concurrence loyale sera établie entre l'agro-industrie, forte consommatrice de produits phytosanitaires et d'énergie, et l'agriculture « raisonnée » économe en ces produits. Les rendements moindres de cette dernière seront compensés par des aides plus importantes (voir *Embellir nos vies*, p. 117).

☞ De la sorte, dans une économie plus détendue, et avec des assistantes maternelles mieux rémunérées, les jeunes ménages auront plus de facilités à élever les enfants qu'ils auront désirés.

Si ces mesures s'avèrent probantes, à leur tour, les autres pays européens adopteront la « contribution énergie redistribuée ». Plus important encore, les pays émergents comme la Chine, l'Inde ou l'Indonésie se convaincront de sauter l'étape du consumérisme qui nous a conduits dans l'impasse. Ainsi, les émissions planétaires de CO₂ reviendront-elles à grands pas au niveau idoine, et le climat se stabilisera.

Aux antipodes d'une écologie ruineuse, saturée de normes, d'interdictions et de contraintes, cette réforme ouvre un horizon attractif et souriant, une vraie ambition politique dans le cadre d'une économie libérale fidèle à l'esprit des « Lumières ».

Énergie : mieux c'est... et plus on en demande!

Dans le demi-siècle à venir, il n'est pas exclu que nous réalisons des gains aussi significatifs que précédemment en matière de performances énergétiques. Mais ce sera au prix d'efforts sans commune mesure, car le plus facile a déjà été fait¹¹.

Au demeurant, ces gains futurs ne contribueront pas plus que les gains passés à réduire la consommation mondiale d'énergie, et en particulier d'énergies fossiles. Il y a deux raisons évidentes à cela :

⊗ L'arrivée de nouvelles consommations suscitées par une énergie surabondante et bon marché. Pression publicitaire aidant, chaque année qui passe, de nouveaux besoins alimentent notre insatisfaction chronique : nourritures exotiques, pression consumériste exercée par les « influenceurs » des réseaux dits sociaux, mode jetable (*fast fashion*), croisières et voyages aux antipodes, etc. C'est jusqu'à nos pratiques funéraires qui se font plus énergivores et plus polluantes

11. On appelle « intensité énergétique », la quantité d'énergie consommée rapportée au produit intérieur brut de la zone considérée. Pour lutter contre le dérèglement climatique, les gouvernements se donnent l'objectif de la diminuer dans tous les processus énergivores : transports, bâtiments... Dans son rapport de novembre 2021 (voir www.iea.org/reports/energy-efficiency-2021), l'Agence Internationale de l'Énergie (AIE) évalue à 4,2 % par an entre 2020 et 2030 la diminution nécessaire pour arriver à la neutralité carbone en 2050 dans le monde. Or, cette diminution n'a été que de 1,3 % par an dans les cinq années précédentes. Autant dire que l'objectif est illusoire.

avec le développement de la crémation (avec torchère au gaz) en lieu et place de l'inhumation en pleine terre!

- ∞ L'extension de notre mode de vie à de nouvelles populations: Chine profonde, Asie du Sud... Si importants que soient les efforts des Européens, ils sont très largement annulés par la croissance du marché et l'explosion du nombre de consommateurs-prédateurs.

Une troisième raison est moins évidente mais au moins aussi importante: comme l'énergie demeure accessible à bas prix, toutes les améliorations de rendement se soldent par une extension des usages! Ce phénomène est illustré par un simple exemple: quand les ingénieurs réduisent de moitié la consommation d'essence par kilomètre, les automobilistes ont le choix soit de couvrir la même distance avec deux fois moins d'essence (et d'argent), soit de parcourir deux fois plus de kilomètres avec autant d'essence (et d'argent). L'expérience montre que c'est la deuxième option qui a leur faveur. Cet « effet rebond », qui nous conduit à consommer encore plus de produits énergivores à mesure que ces produits deviennent plus performants, a été mis en évidence il y a un siècle et demi par l'économiste William Jevons à propos des usages du charbon.

Le paradoxe de Jevons s'observe aujourd'hui par exemple avec les ampoules LED (diodes électroluminescentes), réputées durables et à basse consommation. Depuis le début du XXI^e siècle, elles ont entraîné une multiplication par deux ou davantage des éclairages pour des raisons plus futiles

les unes que les autres : allées de jardin, vitrines, façades, etc. Comme l'éclairage urbain consomme moins d'électricité, les municipalités multiplient les réverbères y compris dans des lieux où leur nécessité n'est pas démontrée. Pour les mêmes raisons, on assiste aussi à la multiplication des écrans vidéo publicitaires dans l'espace public, les couloirs du métro et les vitrines de magasins. Dans les grandes villes françaises, la plupart des terrasses de cafés-restaurants s'équipent aussi de « grille-pains » qui, par temps froid, chauffent l'air extérieur (!) pour le confort de quelques consommateurs.

Dans l'aviation, la consommation de kérosène par passager diminue, mais bien moins vite que ne progresse le trafic aérien (+5 % par an environ!). Quant à la croissance très rapide du parc automobile, elle annule très largement les gains de performances énergétiques, avec en sus des effets sur la demande en minerais, l'artificialisation des sols et même sur la disponibilité de denrées alimentaires. Celle-ci est menacée par l'extension des cultures destinées à la production de biocarburants¹².

Dans les années 1980, les constructeurs se faisaient fort de produire des voitures qui ne consommeraient que 3 litres aux 100 kilomètres, le minimum techniquement envisageable. Dans les faits, les automobilistes ont dédaigné les voitures sobres au profit de véhicules plus gros,

12. « Il y a aujourd'hui dans le monde 1,4 milliard de véhicules motorisés à quatre roues en circulation. Il devrait y en avoir 1,9 milliard en 2050. Dans le «meilleur» des scénarios, environ 600 millions d'entre eux seront alors propulsés par des moteurs électriques », note Éric Leser (*Transitions & énergies*, 22 avril 2021).

plus puissants et dotés de tous les raffinements techniques, y compris dans les villes où ils n'ont aucune utilité. Permise par le faible coût de l'énergie, cette mode des mastodontes SUV (*sport utility vehicle*) annule très largement tous les gains sur le rendement des moteurs.

Les performances accrues des écrans vidéo conduisent à la multiplication de ceux-ci dans les ménages et au développement des *home cinemas* (écrans géants) au détriment des salles de cinéma. Par ailleurs, il est plausible que l'industrie numérique en vienne bientôt à consommer plus d'électricité et émettre plus de CO₂ qu'aucun autre secteur de l'économie avec Netflix, les réseaux « sociaux », le commerce en ligne, l'internet 5G et surtout l'IA (intelligence artificielle) et les mondes virtuels (*metaverse*). Cette progression viendra moins des terminaux et des utilisateurs que des systèmes de refroidissement nécessités par les puissants serveurs informatiques.

Autre « effet rebond » : les aides publiques très élevées destinées à l'électrification des transports. Pour l'heure, elles se soldent par :

- ⊗ la multiplication des vélos et trottinettes électriques au détriment du vélo classique, de la marche à pied et des transports en commun existants ;
- ⊗ un marché de la deuxième voiture électrique. En effet, ce sont surtout des ménages aisés qui achètent ces voitures, en complément de leur SUV, pour les déplacements en centre-ville !

La rénovation énergétique des logements témoigne aussi d'un « effet rebond » si l'on en croit une enquête britannique

Des changements bénéfiques guidés par l'intérêt de chacun

Grâce à l'allocation forfaitaire mensuelle, la plupart des citoyens (à l'exception des plus riches et des plus « énergivores ») retrouveront dans leur porte-monnaie l'équivalent de l'augmentation de prix sur les produits à forte imprégnation énergétique :

- ⌘ soit ils ne changeront rien à leur mode de vie, tout en payant plus cher ces produits ;
- ⌘ soit ils réajusteront leurs consommations et se tourneront vers des produits à moindre imprégnation énergétique et donc moins coûteux, avec au bilan des satisfactions accrues.

Il va sans dire qu'à pouvoir d'achat constant, les ménages verront par eux-mêmes qu'il est de leur intérêt de réorienter leurs consommations vers moins de déplacements futiles, moins de climatisation, davantage d'isolation, une formule de covoiturage ou un logement plus proche du lieu de travail, etc.

- ⌘ Tel ménage ne voit pas aujourd'hui d'intérêt à isoler sa maison, car il lui en coûterait, disons, 18 000 euros pour économiser 1 000 euros d'énergie par an ; mais si l'an prochain, sa dépense d'énergie augmente de moitié, l'économie potentielle sera de 1 500 euros par an et l'isolation amortissable en douze ans et non plus en dix-huit ans. De quoi y réfléchir d'autant que l'allocation climat lui permettra de financer un emprunt pour les travaux.

- ⊗ Tel salarié prend la voiture pour aller à son travail, à deux ou trois kilomètres de son domicile, ce qui est aujourd'hui un cas très répandu selon l'INSEE³⁷. Si l'an prochain, le prix du super passe de 1,8 euro à 2,3 euros, ce salarié se dira peut-être qu'il vaut mieux y aller à pied ou en bicyclette, pour le bien de son portefeuille... et de sa santé. S'il fait des trajets plus importants, il comprendra très vite l'intérêt de réduire ses dépenses de trajet domicile-travail par le covoiturage ou d'autres solutions de transport ; de cette façon, il pourra affecter l'allocation climat à des usages plus profitables, comme d'inviter l'élue de son cœur au restaurant ou d'offrir des vacances à ses enfants!
- ⊗ Sur le long terme, les automobilistes et leur famille réévalueront leurs choix de vie et, plutôt qu'une maison isolée, avec les dépenses de transport et de chauffage afférentes, ils choisiront un logement bien calfeutré, proche de leurs lieux de travail et de vie. Ainsi feront-ils l'économie d'une ou deux voitures et s'épargneront-ils de nombreuses heures de trajet, avec la faculté d'employer l'allocation climat en partie au surcoût du logement et en partie

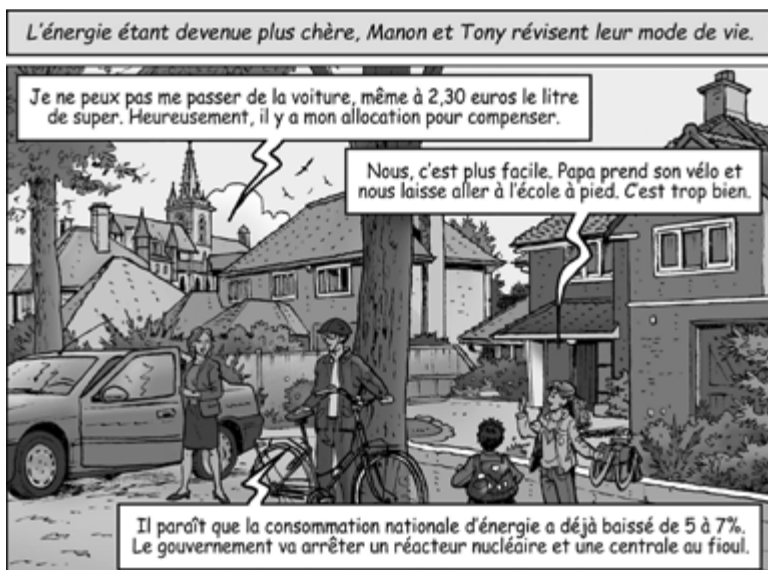
37. Sept actifs sur dix prennent la voiture pour aller au travail, indique l'INSEE, même sur des trajets très courts. 58 % des actifs y auraient recours pour des trajets de l'ordre d'un kilomètre (INSEE, janvier 2017). Une enquête en Poitou-Charentes en 2012 indique une distance médiane domicile-travail de 7,9 kilomètres et une distance moyenne de 19,4 kilomètres! Entre 2007 et 2012, dans la région, la distance moyenne et la durée des trajets domicile-travail ont augmenté respectivement de 1,7 kilomètre et 1,2 minute.

à de nouvelles satisfactions (ou à la location occasionnelle d'une voiture).

✎ L'avion devenant relativement plus cher que le train du fait de l'enchérissement du kérosène, un certain nombre de Français s'en détourneront et privilégieront des vacances dans leur environnement proche.

✎ Les porte-conteneurs maritimes étant astreints à payer leur fioul à son juste prix, les produits manufacturés de Chine ou du Bangladesh coûteront un peu plus cher à l'arrivée, et ce sera tant mieux pour les industriels et artisans de l'Hexagone, tant mieux aussi pour l'emploi local.

Au final, chacun améliorera son bien-être tout en réduisant son « empreinte carbone », sans se torturer l'esprit ni se poser de cas de conscience, mais simplement en agissant dans le sens de l'intérêt personnel.



Les marques rivalisent d'ingéniosité pour diversifier leurs emballages (matériaux, contenances, couleur...). Aujourd'hui, par exemple, il est devenu difficile de trouver deux marques de confitures avec des pots de contenance et de forme identiques! Cette extrême variabilité complique le recyclage et rend impossible le réemploi des emballages.

Dans une perspective résolument écologique et sans pénaliser les consommateurs, l'État peut exiger des producteurs de différentes catégories de produits: laitages, eaux et boissons, confitures et compotes, etc. qu'ils se mettent d'accord sur des contenants de référence, interchangeables d'une marque à l'autre (même volume, même forme, même matériau). Après usage, les consommateurs ramènent ces contenants chez n'importe quel vendeur, épicier ou grande surface. Ils reçoivent en contrepartie une rémunération (0,20 euro pour les récipients de moins de 50 cl, 0,30 euro pour les autres). Le vendeur renvoie à l'un ou l'autre de ses fournisseurs lesdits récipients rangés dans des bacs à leurs dimensions. Il est rémunéré en retour. Ainsi serait optimisée la consigne avec un minimum de coûts et de manutentions!

Cela dit, les marques gardent la liberté de distribuer leurs produits dans des emballages à leur goût. Ces emballages sont dans ce cas soumis à une taxe spéciale qui en élève le prix et n'est pas récupérable (0,20 euro pour les récipients de moins de 50 cl et 0,30 euro pour les autres). Il est probable que les producteurs de champagnes et grands vins s'en tiendraient à cette formule tandis que les producteurs

d'eaux minérales ou de sodas à petits prix s'orienteraient vers la consigne.

Sans contraintes et à moindre coût, nous réduirons ainsi très fortement les volumes de nos poubelles, celles-ci n'étant plus constituées pour l'essentiel que de déchets organiques. Nous pourrions alors en finir avec le casse-tête du tri sélectif et revenir à une collecte quotidienne, plus simple, plus économique en transports et plus saine.

Les sociétés spécialisées se chargeront de trier ce qui peut l'être sur des chaînes semi-automatiques comme il en existe déjà. Les déchets organiques seront compostés ou bien enfouis. Ils reformeront de l'humus au lieu de se transformer en cendres volantes.



Révolutions dans les transports

Des voitures filoguidées pour la ville: utopique?

D'aucuns rêvent d'un monde où ne rouleraient plus que des véhicules électriques: il est certain que cela assainirait l'atmosphère des villes et soulagerait les poumons et les oreilles des citadins, mais quel en serait le profit pour le climat? Tout dépend de l'électricité! Si celle-ci est fournie par des centrales à charbon, comme c'est encore le cas dans la plus grande partie du monde, il n'y aura aucune réduction des émissions de CO₂ à en attendre.

Pour ne rien arranger, les véhicules électriques nécessitent des batteries avec autonomie limitée et poids élevé. Leur fabrication réclame beaucoup de terres rares et métaux stratégiques (cuivre, lithium...) avec un violent impact environnemental. Ils consomment à l'usage plus d'énergie qu'un véhicule thermique de même catégorie. Ils sont aussi moins facilement réparables.

Qui sait si, dans un proche avenir, nous ne nous tournons pas plutôt vers des voitures filoguidées à usage partagé? En ville, elles se substitueront avantageusement aux automobiles ainsi qu'aux transports en commun et aux taxis⁴⁴.

44. Depuis 2023, la société d'autoroutes Vinci étudie l'idée d'un rail en béton à partir duquel les camions seraient alimentés en électricité sur les autoroutes. Ce dispositif permettrait auxdits camions de se satisfaire d'une petite batterie pour rouler sur les routes ordinaires.

Imaginez des cabines à deux places, en forme d'œuf :

- ⊗ Elles circulent sur deux rails en béton dans chacun desquels est enfoui un câble, qui permettrait leur alimentation électrique *via* une griffe d'arrimage.
- ⊗ Ces voitures filoguidées n'ont pas de moteur, mais seulement un rotor pour actionner les roues, à l'image des trains électriques de notre enfance. Elles sont de ce fait légères, économes et durables.
- ⊗ Leur voie de roulement emprunte le côté de la chaussée ordinairement réservé au stationnement des automobiles ; au centre de la chaussée, une voie demeure libre pour les véhicules utilitaires à moteur (entretien, déchets, police, pompiers, secours...).
- ⊗ Elles sont pilotées à partir d'un ordinateur central.
- ⊗ Des bornes espacées le long des voies de roulement permettent aux usagers de commander une voiture et programmer leur destination : ils n'ont plus ensuite qu'à se laisser porter.

Avantages de ces véhicules filoguidés, assimilables à des taxis sans chauffeur :

- ⊗ aucune pollution ; ni particules ni émissions de gaz à effet de serre ;
- ⊗ consommation électrique réduite au minimum du fait de la légèreté des véhicules liée à l'absence de moteur, de réservoir et de batterie ;
- ⊗ accessibilité à tous (enfants, vieux, handicapés) sans permis de conduire ;

- ⌘ taux d'utilisation très élevé grâce au partage, à la différence des automobiles de particuliers qui sont à l'arrêt plus de 90 % de leur temps ;
 - ⌘ petit prix, mais rentabilité assurée pour la collectivité et ses prestataires ; les usagers paient le parcours avec une carte d'abonnement, en fonction de la distance parcourue.
- Quel industriel (français ? suisse ?) aura l'audace de lancer une expérimentation dans une ville moyenne ? Peut-on imaginer que Peugeot (Stellantis) s'y hasarde en association avec la municipalité de Belfort ?

Des automobiles à batteries interchangeables pour la campagne ?

Les automobiles conservent leur pertinence à la campagne, dans la desserte des hameaux isolés. Elles sont utiles aussi pour les vacances, lorsque nous souhaitons découvrir une région ou nous évader. Dans ce cas, une voiture de location à moteur thermique peut faire l'affaire.

Rappelons que les automobiles électriques n'ont à ce jour d'intérêt qu'en ville en raison de leur faible autonomie : il faut prévoir plusieurs heures de recharge tous les 250 kilomètres !

Si nous voulons des automobiles électriques appropriées aux longues distances, à la campagne et aux vacances, pourquoi les pays européens ne lanceraient-ils pas un programme industriel à l'échelon continental, pour une batterie standard qui se fixe sous le châssis des véhicules et peut être remplacée en un tournemain par un robot (bras articulé) sur une plateforme analogue à une station de lavage ?

Épilogue

Gardons-nous de conclure. Au fil de cet essai, nous avons dessiné un constat : des énergies surabondantes à un coût très bas nous ont entraînés dans un mode de vie consumériste doublement mortel. Il dérègle le climat et nous dissuade de mettre au monde et élever des enfants. Il nous conduit à disparaître en tant que peuple et civilisation, probablement avant la fin du siècle.

De ce constat, nous en déduisons assez naturellement la nécessité d'augmenter à la source le prix des énergies, de toutes les énergies. Cela se peut à condition de partager entre chacun de nous cette « contribution énergie ». Ainsi pourrions-nous réorienter nos choix de consommation vers plus de sobriété énergétique en toute liberté, sans contrainte ni préjudice.

Il s'agit ensuite de mettre en œuvre les mesures législatives, réglementaires et fiscales propres à engager le pays dans une croissance harmonieuse. Cette démarche se veut clairement libérale et démocratique. Elle rejette la contrainte et repose sur la confiance. Elle nécessite seulement que des femmes et des hommes – militants, électeurs ou parlementaires – la conduisent avec conviction et détermination.

Cette belle utopie est tout à fait à notre portée. Elle est envisageable avec des effets sensibles dès les premières

années sur les émissions de CO₂ et notre bien-être. Partageons-la avec nos proches. Convainquons enfin nos partis politiques et nos élus de s'en saisir pour conduire le changement.

Sommaire

| | |
|---|-----------|
| Introduction | 7 |
| Un mode de vie condamné | 19 |
| > Une énergie surabondante et deux fois moins chère qu'en 1970..... | 28 |
| > L'automobile et le rêve américain..... | 32 |
| > Une addiction devenue planétaire..... | 37 |
| > Économies d'énergie: nous avons déjà fait le plus important..... | 39 |
| > Énergie: mieux c'est... et plus on en demande!..... | 42 |
| > Énergies renouvelables: coûteuse illusion..... | 48 |
| > La « transition énergétique » dans l'impasse..... | 56 |
| > La faute aux bébés?..... | 58 |
| > Un modèle voué à disparaître..... | 68 |
| Un surcoût bienvenu sur les énergies | 73 |
| > Prendre en compte le coût réel de l'énergie..... | 79 |
| > Une « allocation climat » vertueuse..... | 82 |
| > Des énergies primaires plus chères..... | 86 |
| <i>Une collecte sans difficulté particulière.....</i> | <i>89</i> |
| <i>Des entreprises incitées à plus de sobriété.....</i> | <i>91</i> |
| > Un surcoût intégralement compensé pour les habitants...95 | |
| > Une allocation très sociale..... | 98 |
| > Des changements bénéfiques guidés par l'intérêt de chacun..... | 101 |
| > Des besoins en énergie réduits année après année..... | 104 |

| | |
|---|------------|
| La politique façon Clemenceau..... | 107 |
| › Agir dès maintenant au niveau national!..... | 110 |
| › C'est bon pour la croissance!..... | 114 |
| Embellir nos vies..... | 117 |
| › Des villes resserrées et plus agréables à vivre..... | 123 |
| › Réduire les distances domicile-travail..... | 127 |
| <i>Inciter employeurs et salariés à se rapprocher.....</i> | <i>127</i> |
| <i>Aider les salariés à se rapprocher de leur employeur.....</i> | <i>128</i> |
| <i>Valoriser les sols naturels et agricoles.....</i> | <i>130</i> |
| › Réaménager les campagnes..... | 131 |
| <i>Des communes rurales réunies autour d'un centre bien équipé ..</i> | <i>133</i> |
| <i>Des métropoles à taille décente.....</i> | <i>136</i> |
| <i>Fin du « millefeuille » territorial.....</i> | <i>137</i> |
| <i>SNCF: relier les ruraux au chef-lieu du département</i> | <i>138</i> |
| › Promouvoir une agriculture raisonnée..... | 140 |
| › Rétablir la confiance dans le commerce..... | 142 |
| <i>Mauvaise graisse, mauvaise pub!.....</i> | <i>142</i> |
| <i>Promouvoir les produits durables.....</i> | <i>143</i> |
| <i>Concurrence loyale.....</i> | <i>144</i> |
| <i>La publicité en question.....</i> | <i>145</i> |
| › Promouvoir le commerce local et les circuits courts | 148 |
| › Emballages: retour à l'expéditeur..... | 150 |
| › Révolutions dans les transports..... | 153 |
| <i>Des voitures filoguidées pour la ville: utopique?.....</i> | <i>153</i> |
| <i>Des automobiles à batteries interchangeables</i> | |
| <i>pour la campagne?.....</i> | <i>155</i> |
| <i>Remettre l'avion à sa juste place et réviser</i> | |
| <i>la carte aéroportuaire.....</i> | <i>156</i> |
| Épilogue..... | 161 |