

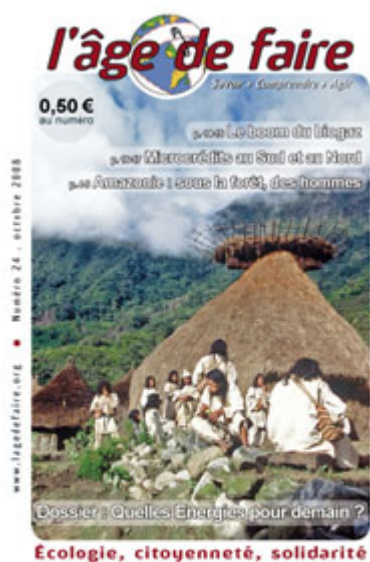
Extrait du CDURABLE.info l'essentiel du développement durable

<http://cdurable.info/L-Age-de-Faire,1261.html>

Numéro 24 - Octobre 2008

# L'Âge de Faire

- Média du Développement durable -



Date de mise en ligne : jeudi 9 octobre 2008

---

Copyright © CDURABLE.info l'essentiel du développement durable - Tous

droits réservés

---

**L'âge de faire est un mensuel indépendant, tiré à 60 000 exemplaires en moyenne, sans publicité et à tout petit prix (0,50 Euros) qui, à travers un regard positif, concret et des articles variés, simples, concis, donne des pistes pour aller plus loin, cherche à sensibiliser le plus large public possible aux questions d'écologie, de citoyenneté et de solidarité. Depuis près de 3 ans, ses colonnes font la part belle aux témoignages et reportages sur des initiatives locales peu mises en valeur, qui sont autant de manières nouvelles de vivre, échanger, apprendre, habiter, produire et consommer dans un environnement respecté.**

## Edito octobre

A quelques semaines du premier anniversaire du Grenelle de l'environnement, les associations déchantent devant la **régression des engagements** pris par le président de la République. Pour **l'Alliance pour la Planète** [1], « le projet de loi d'orientation dit Grenelle 1 se révèle flou dans les objectifs et inexistant dans les moyens. » en rappelant que c'est l'inaction qui coûtera à terme le plus cher.

Pourtant, les Français sont majoritairement prêts à modifier leurs habitudes. L'alerte a été entendue et il manque principalement la **volonté politique**. Ou, plus précisément, le courage de nos représentants face aux lobbies qui abusent de leur position dominante et font la loi. Les 2 assemblées traînent les pieds pour faire les lois permettant la mise en application du Grenelle de l'environnement.

Sur le terrain, les choses bougent... Déjà, cet été, le **Journal du Dimanche** du 3 août titrait : « Les vacanciers délaissent la voiture pour le train ». Certes, il ne s'agit que de 4 % de mieux pour la SNCF au détriment des autoroutes. Mais dans le même temps, on apprend que les constructeurs de grosses voitures souffrent, que presque la moitié de nos concitoyens ont réduit leur consommation de carburant en découvrant la marche à pied, le vélo (50 % de nos trajets voiture font moins de 3 Km... soit 10 mn de vélo), le covoiturage et les transports en commun.

On pourrait regretter que le pétrole soit à nouveau à la baisse, mais selon des études sérieuses, ces changements ne sont pas seulement la conséquence d'un pouvoir d'achat en baisse, même s'il en a été le déclencheur. La **chute de consommation** concerne aussi les caddies, du jamais vu selon le patron des magasins Super U qui reconnaît l'existence « des objecteurs de croissance [qui] veulent consommer mieux, de façon plus durable ». Et les gens qui, à notre insu, scrutent nos modes de vie pour en faire des statistiques confirment : le changement est durable et concerne principalement les classes moyennes, preuve que ce n'est pas seulement une question de budget.

Selon **Robert Rochefort** directeur du Crédoc [2], 70 % de la population aurait rejoint la « **low conso attitude** ». Et c'est une bonne nouvelle sachant que notre principal obstacle au changement, c'est le regard des autres, le qu'en dira-t-on... Alors, vivement que soient ringardisés les 4x4, la pub et l'hyperconsommation !

Alain Duez

## Introduction au dossier - Énergies : choisir le bon vecteur

Avec la fin des énergies fossiles, la hausse de leur prix, et leur impact sur le réchauffement climatique, le monde est confronté à un **défi de taille** : trouver une alternative à la politique énergétique du tout pétrole.

La terre nous fournit en énergies primaires, certaines épuisables et émettrices de CO2 : pétrole, gaz ou charbon, d'autres renouvelables et propres : soleil, vent, hydraulique. Outre la question de sa production, l'énergie pose cependant aussi celle de son transport et stockage. C'est pour cette raison que l'on produit des « **vecteurs d'énergie** » qui peuvent être transportés, voire stockés. Il en est ainsi de l'électricité ou de l'hydrogène, par exemple, qui ont l'avantage de pouvoir être retransformés en toute autre forme d'énergie directement utilisable : l'électricité en chaleur ou en mouvement, l'hydrogène en électricité, mouvement, etc. Mais ils nécessitent une source d'énergie primaire pour leur production.

Les voitures électriques sont révélatrices de cette problématique. Grâce aux progrès des techniques (autonomie de la batterie notamment), des modèles grand public apparaîtront dès 2010. Les voitures électriques n'émettant pas de gaz à effet de serre, la perspective est plutôt enthousiasmante et le progrès indéniable. En revanche, en tant que vecteur d'énergie, l'électricité dépend en France du nucléaire, ailleurs de centrales à charbon. Ainsi un développement massif des voitures électriques nécessitera une **augmentation de la production d'électricité** et en France donc du parc nucléaire [3]. Alors, entre émettre du CO2 ou développer le nucléaire, **sommes-nous condamnés à choisir ?**

L'objet du présent dossier n'est pas de présenter l'innovation technique comme **LA solution** au réchauffement climatique, mais de montrer **les pistes** qui s'ouvrent avec leurs espoirs et leurs limites. Dans le domaine, il n'y a pas de miracles. Certaines de ces « innovations » prennent parfois paradoxalement le visage d'un « retour vers le futur » : ainsi des voiliers pour le transport de marchandise ou bien des dirigeables. Pour d'autres, c'est le contexte et le prix des énergies qui remettent en selle des solutions énergétiques abandonnées par le passé. C'est le cas de l'énergie thermique des mers. Même si d'autres enfin, tels que le transport par câble, vont dans le sens d'une sobriété énergétique, les technologies ne résoudront sans doute rien sans une sobriété également du côté des consommateurs et sans un **changement des comportements au quotidien**.



[S'abonner à "L'Âge de faire"](#)

---

[1] Groupement de 80 associations : environnement, santé, humanitaire...

[2] Centre de Recherche pour l'Étude et l'Observation des Conditions de Vie

[3] Jean-Marc Jancovici estime cette augmentation à 50%