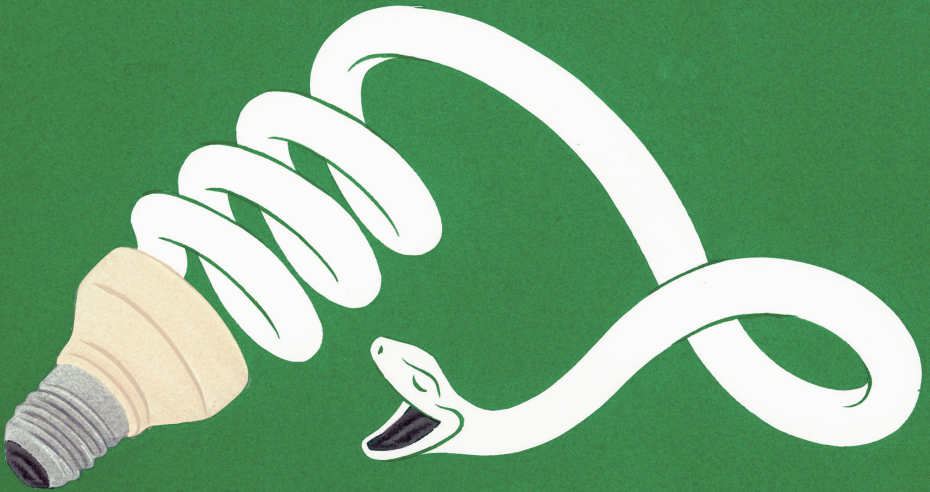


David Owen

Vert paradoxe

Le piège des solutions écoénergétiques

Préface de Serge Latouche



écosociété

Extrait de la publication

VERT PARADOXE

David Owen

VERT PARADOXE

Le piège des solutions écoénergétiques

*Traduit de l'anglais (États-Unis)
par Geneviève Boulanger*

Préface de Serge Latouche



LES ÉDITIONS
écosociété
MONTRÉAL

Coordination éditoriale : Christophe Horguelin
Illustration de la couverture : *The Efficiency Paradox* © Alex Nabaum, 2012
Typographie et mise en pages : Folio infographie

L'édition originale de ce livre a été publiée en 2011 par Riverhead Books sous le titre *The Conundrum: How Scientific Innovation, Increased Efficiency, and Good Intentions Can Make Our Energy and Climate Problems Worse*.

© David Owen, 2011
© Les Éditions Écosociété, 2013, pour l'édition française

Publié avec l'accord de Riverhead Books, membre de Penguin Group (USA) inc.

Dépôt légal : 3^e trimestre 2013

ISBN papier 978-2-89719-085-9
ISBN pdf 978-2-89719-086-6
ISBN ePub 978-2-89719-087-3

Catalogage avant publication de Bibliothèque et Archives nationales du Québec et Bibliothèque et Archives Canada

Owen, David, 1955-

[Conundrum. Français]

Vert paradoxe : le piège des solutions écoénergétiques

Traduction de : Conundrum.

Comprend des références bibliographiques.

ISBN 978-2-89719-085-9

1. Technologie de protection de l'environnement – Anecdotes. 2. Énergie – Consommation – Facteurs climatiques. 3. Consommateurs – Comportement – Aspect environnemental. 4. Style de vie durable. I. Titre. II. Titre : Conundrum. Français.

TD148.O93142013

628

C2013-941634-X

Nous remercions le Conseil des Arts du Canada de l'aide accordée à notre programme de publication. Nous reconnaissons l'aide financière du gouvernement du Canada par l'entremise du Fonds du livre du Canada pour nos activités d'édition.

Nous remercions le gouvernement du Québec de son soutien financier par l'entremise du Programme de crédits d'impôt pour l'édition de livres (gestion SODEC), et la SODEC pour son soutien financier.

TABLE DES MATIÈRES

Préface, par Serge Latouche	7
1. L'énigme	15
2. Tous pyromanes	25
3. Combustibles fossiles, crédit facile	30
4. Un site d'enfouissement certifié LEED	35
5. Les problèmes innovent, eux aussi	38
6. Verte mégapole	42
7. Les leçons de Manhattan	47
8. Verts sans le savoir	52
9. Sierra Club ou Manhattan Club ?	56
10. Sierra Club ou club de l'âge d'or ?	59
11. Pourquoi le pétrole fait plus de tort que le charbon	62
12. Faut-il manger local ?	66
13. La congestion routière n'est pas un problème environnemental	73
14. Un autocar nommé désir	79
15. Les trains rapides et le sophisme de la Prius	84
16. L'efficacité inutile	89
17. Le paradoxe de Jevons	92
18. L'effet rebond	97
19. Efficacité accrue, consommation accrue	103
20. Quand l'air froid fait boule de neige	110

21. Peut-on faire moins avec moins ?	120
22. La vraie voiture écologique	126
23. Le gaz naturel n'est pas une solution écologique	133
24. La lampe fluocompacte n'est pas une solution écologique	138
25. Las Vegas et les chercheurs d'eau	142
26. Brûler ses déchets n'est pas la solution	148
27. L'énergie solaire n'est pas toujours verte	154
28. L'hydroélectricité est-elle verte ?	162
29. Le potentiel du cerf-volant	165
30. De l'éolien sans éoliennes ?	170
31. Ce qu'il faut de dollars pour la moindre innovation	176
32. Comment faire sortir l'invention du labo	181
33. Avancer en arrière	186
34. La grande énigme	194

PRÉFACE

L'imposture de l'économie verte

*Ne pas se dresser contre l'imposture, ne pas la dénoncer,
c'est se rendre coresponsable de son éventuelle victoire.*

Cornelius CASTORIADIS, *Domaines de l'homme*

LES INDUSTRIELS PENSENT AVOIR TROUVÉ la potion magique pour résoudre la crise de l'environnement dans l'*écoeffi-
cience*, pièce centrale (et à vrai dire seule base sérieuse) de l'économie verte. Avec l'écoeffi-
cience, on pourra, en théorie, réduire progressivement l'intensité et l'impact
écologique du prélèvement des ressources naturelles pour atteindre un niveau compatible avec la capacité de charge
reconnue de la planète, et donc réaliser un développement durable¹. David Owen dénonce fort justement cet oxymore,
« l'un des concepts contemporains les plus creux et les plus galvaudés ». Pour la plupart des Nord-Américains, écrit-il,
développement durable signifie à peu près « continuer à vivre

1. *The Business Case for Sustainable Development*, document du World Business Council for Sustainable Development en vue du sommet de Johannesburg, 2012.

comme maintenant, en changeant éventuellement de modèle de voiture ».

Certes, en augmentant l'efficacité et en luttant contre les gaspillages, une réduction des intrants de la production industrielle (matières premières et produits intermédiaires) de l'ordre de 30 à 40 % est tout à fait possible. D'ailleurs, en Europe, l'énergie nécessaire pour produire un euro de PIB diminue en moyenne de 0,7 % par an depuis 1991. Dans certains cas, de nouvelles technologies permettraient même d'économiser jusqu'à 90 % ! On pourrait aller encore plus loin, peut-être, en s'inspirant de l'exemple des poules... Selon Ernie Robertson, du Biomass Energy Institute, alors que pour transformer le calcaire en chaux nous avons besoin de le chauffer à 1 500 °C, la poule le transforme en coquille d'œuf d'une plus grande résistance à 37 °C seulement. Les huîtres et les araignées font encore plus fort. Les premières produisent à moins de 4 °C une coquille plus résistante que les céramiques spéciales utilisées pour les missiles, et les secondes font un fil plus robuste que le kevlar employé pour les gilets pare-balles que nous produisons à un coût énergétique énorme et avec force déchets toxiques².

Les formes de l'écoefficacité sont diverses, mais elles se ramènent à la *dématérialisation* et à la *décarbonisation*. La dématérialisation consiste à réduire le contenu en matières premières de chaque bien produit. La décarbonisation de l'économie résulte du *découplage* entre prospérité et consommation d'énergie, grâce à la croissance de l'efficacité énergétique. Que l'efficacité écologique puisse s'accroître est en soi une excellente chose. Qu'elle se soit accrue de manière notable est incontestable mais, dans le même temps, la perpétuation de la croissance forcée a entraîné une dégradation globale. L'argument central de *Vert paradoxe* est qu'en réduisant les coûts de production, d'acquisition et d'utilisation des appareils, l'écoefficacité pousse en fait à la surconsommation, d'autant

2. Francesco Gesualdi, *Sobrietà. Dallo spreco di pochi ai diritti per tutti*, Milan, Feltrinelli, 2005, p. 89.

que nous sommes, selon l'expression de l'auteur, des « consommateurs dans l'âme ». Le propos s'articule autour de ce qu'on appelle les *effets rebond*, les *effets boomerang*, ou encore, dans la littérature savante, le paradoxe de Jevons. Au milieu du XIX^e siècle, l'économiste néoclassique William Stanley Jevons avait remarqué que les chaudières à vapeur consommaient toujours moins de charbon grâce aux perfectionnements techniques, mais que la consommation globale de charbon continuait de croître à cause de l'augmentation de leur nombre. « C'est se méprendre, écrivait Jevons en conclusion de son essai *The Coal Question* (1865), que de présumer qu'une utilisation économique d'un combustible équivaut à une diminution de sa consommation. C'est carrément l'inverse qui est vrai. »

On peut, avec François Schneider, l'un des spécialistes du sujet, définir l'effet rebond comme « l'augmentation de consommation liée à la réduction des limites à l'utilisation d'une technologie, ces limites pouvant être monétaires, temporelles, sociales, physiques, liées à l'effort, au danger, à l'organisation³ ». Les technologies efficaces inciteraient donc directement ou indirectement à l'augmentation de la consommation, le gain qu'elles engendrent étant finalement plus que compensé par un accroissement des quantités consommées, soit du même produit, soit d'autres. Car, selon la formule d'Owen, « plus nous fabriquons les choses de manière efficace, plus nous fabriquons de choses ». Et plus nous en consommons.

Amory Lovins, grand promoteur des appareils écoénergétiques et des *négawatts*, a objecté que si la thèse de Jevons était fondée, « nous devrions, pour économiser l'énergie, imposer l'utilisation d'équipement *inefficace* ». Bien sûr, répond Owen, nous n'imposerons pas d'équipement inefficace ; « mais à moins de mesures ayant le même effet – par l'augmentation du prix de l'énergie ou d'autres stratégies capables de diminuer radicalement notre consommation globale –, les gains d'efficacité

3. François Schneider *et al.*, cité par Yves Cochet, *Pétrole apocalypse*, Paris, Fayard, 2005, p. 132.

énergétique, comme l'avait prédit Jevons, ne feront qu'aggraver les problèmes environnementaux actuels. » Il met le doigt sur la plaie. Il faut, pour éviter la catastrophe écologique, une régulation qui impose le bien commun que l'individualisme exacerbé empêche d'advenir.

François Schneider insiste sur le fondement psychologique des effets rebond dans nos comportements. Par exemple, satisfaits d'avoir réduit notre consommation d'énergie, en utilisant des lampes de faible puissance, nous nous offrons une récompense sous la forme d'un voyage aux Antilles qui représentera une consommation d'énergie très supérieure à l'énergie économisée. Le TGV va plus vite, on se déplace donc plus loin et plus souvent. La maison est mieux isolée, on épargne et on achète une seconde voiture. Les ampoules fluocompactes dépensent moins d'électricité, on les laisse allumées. Il y a plus d'autoroutes, le trafic augmente... Cet effet rebond *psychologique* n'a pas échappé à David Owen, qui en donne de nombreux exemples. Sans citer Weblen, mais en se référant tout de même au mécanisme de l'*effet de démonstration*, il évoque l'accoutumance à la consommation. Ce faisant, il rejoint les analyses de son collègue français Hervé Kempf, pour qui la dérive consumériste des classes moyennes provient du désir d'imiter le mode de vie des classes supérieures⁴. Le résultat de tout cela sur l'environnement est désastreux.

Toutefois, et c'est selon nous l'une des limites du livre, l'auteur ne dit pratiquement rien de la manipulation des consommateurs. Selon lui, « le vrai problème, c'est nous. Et nous sommes un problème majeur, car d'une façon ou d'une autre, nous dépendons tous économiquement de cette frivolité généralisée ». Cette reprise du thème du consommateur-roi est tout de même étonnante dans un essai critique. Certes, le consommateur est complice et même partie prenante de l'engrenage objectif de la croissance économique, source de son

4. Hervé Kempf, *L'oligarchie ça suffit, vive la démocratie*, Paris, Seuil, 2011.

emploi; mais n'est-il pas d'abord victime, et avant tout du *viol des foules* de la propagande (Tchakhotine) et de la *persuasion clandestine* de la publicité (Packard) ?

Tout au long de l'ouvrage, l'auteur se plaît par ailleurs à dévoiler les effets pervers de nombreux remèdes écologistes. Bienvenue quand il s'agit de démolir le mythe de la révolution verte ou l'escroquerie du réseau électrique intelligent, la dénonciation n'est pas toujours heureuse. Elle est parfois un peu forcée, comme pour l'agriculture biologique ou de proximité, qui serait une fausse bonne idée sous prétexte que « la façon dont les aliments sont produits est plus importante que la distance qu'ils parcourent ensuite ». Certes, réduire son empreinte écologique n'est pas simple et dresser le bilan écologique complet d'un produit, d'une activité ou d'un mode de vie est quasi impossible. Mais l'argumentation de l'auteur contre le droit des peuples à s'alimenter eux-mêmes et en faveur de la poursuite de la division internationale du travail dans l'agriculture avec le libre-échange, et donc avec le productivisme, n'est pas très convaincante. Si Owen prend un malin plaisir à pourfendre les idées reçues, ce qui est certes intéressant et en partie justifié, il manifeste souvent une répugnance excessive et un scepticisme exagéré envers tout ce qui contrevient au laisser-faire individualiste. Pour nous, l'existence d'effets pervers ne doit pas servir d'alibi à un laisser-faire catastrophique.

Malgré tout, *Vert paradoxe* constitue une contribution importante à la dénonciation de l'imposture de la croissance verte et (en partie involontairement) à la défense du projet de la décroissance. En France, la *croissance verte* était l'objectif du fameux « Grenelle de l'environnement » lancé par le président Sarkozy. Comme le note Bertrand Méheust dans *La politique de l'oxymore*, il s'agissait de « graver dans l'esprit du public que l'écologie est compatible avec la croissance – mieux : qu'elle *réclame la croissance*. [...] On va promouvoir les techniques d'isolation, les agrocarburants et le “bio industriel”, pour mieux faire oublier le fait massif que le

marché n'est pas "globalement éco-compatible⁵". Croire que l'on peut découpler croissance et dégâts environnementaux est, en effet, une illusion. C'est vouloir le beurre et l'argent du beurre. Owen le reconnaît : « Une croissance économique soutenue, alimentée par une consommation d'énergie et de ressources naturelles croissante, est clairement incompatible avec la protection de l'environnement, quoi qu'en disent bon nombre d'économistes. » Il faut rappeler inlassablement la parabole de la salle de bain inondée du ministre tchèque de l'Environnement : si votre baignoire déborde, disait-il, éponger ne sert pas à grand-chose tant qu'on n'a pas fermé le robinet...

On en arrive donc logiquement à la *décroissance*, que l'auteur aborde sans la nommer dans les derniers chapitres du livre. Il faut en effet, reconnaît Owen, une diminution de la consommation globale et non un accroissement de l'efficacité énergétique qui, employée seule, est une mesure contreproductive. « Le seul moyen sûr de réduire l'empreinte énergétique et carbone du transport aérien consiste à prendre l'avion moins souvent : la clé se trouve dans le comportement humain, pas dans la technologie. » De même, « le meilleur moyen d'économiser l'eau ne consiste pas à l'utiliser plus efficacement, mais à en utiliser moins, point à la ligne ». Ce *downshifting*, cette frugalité, est généralisable à tous les domaines. Et il cite à bon escient le physicien-philosophe britannique David J. C. Mackay : « S'agissant du réchauffement climatique et de la crise énergétique, le mantra "petit changement, grande différence" n'est que de la foutaise. » Les seuls changements dont il vaut la peine de parler, poursuit l'auteur, « sont les changements radicaux. Même les citoyens les plus conscientisés y sont réticents. Le vrai sacrifice qui incombe à chacun de nous est de prôner et de soutenir un virage général. » Très bien, c'est

5. Bertrand Méheust, *La politique de l'oxymore. Comment ceux qui nous gouvernent nous masquent la réalité du monde*, Paris, La Découverte, coll. « Les empêcheurs de penser en rond », 2009, p. 26.

effectivement cela, la décroissance. Seulement, David Owen, lui, ne semble pas y croire et ne se propose pas vraiment de donner l'exemple :

Imaginons que le monde trouve demain un consensus quant aux stratégies à adopter pour résoudre la crise énergétique et climatique, et réduise radicalement sa consommation de combustibles fossiles, limitant les émissions de GES au niveau actuel. [...] Dans ce scénario, que risque-t-il de se produire ensuite ? Peut-on réellement s'attendre à ce que les 9 milliards d'habitants de la planète [en 2050], constatant l'équilibre climatique retrouvé, persistent à s'imposer, décennie après décennie, les sacrifices nécessaires au maintien de ce *statu quo*, soit l'adieu à la croissance économique, la frugalité, la mobilité réduite, le contrôle des naissances, l'abandon délibéré de vastes réserves de combustibles fossiles ?

Ici, l'auteur manque manifestement d'optimisme... ou d'imagination.

Alors, la grande énigme, selon Owen ? « Avons-nous réellement la volonté de réclamer et d'appuyer des politiques qui exigeraient de nous davantage que de remplacer tel ou tel bien de consommation par un autre ? Et, le cas échéant, comment empêcher que ce soient surtout les plus démunis qui paient le prix de tels changements ? » Bonne question.

Le vrai paradoxe, c'est que les solutions les plus efficaces et les moins traumatisantes ne nous plaisent pas.

Serge LATOUCHE

*Économiste, penseur de la décroissance,
professeur émérite à la Faculté de droit, économie et gestion
de l'Université de Paris-Sud (XI)*

L'énigme

IL Y A QUELQUES ANNÉES, j'ai donné une conférence à Melbourne dans le cadre d'un colloque d'une semaine sur les changements climatiques organisé par le gouvernement australien. Quelques jours avant que je prenne la parole, un Australien m'a interrogé sur le sujet de mon exposé. J'ai amorcé une réponse, mais il m'a interrompu : « Épargnez-moi les détails. Dites-moi simplement ce qu'il faut que j'achète. » Il était prêt à admettre que la planète est en péril, mais il voulait qu'on lui donne directement les solutions. Ma voiture pollue trop ? Indiquez-moi un meilleur modèle. Pas le bon téléviseur ? D'accord, j'en changerai. Mon comptoir de cuisine n'est pas écolo ? Je le remplacerai par ce que vous voudrez.

Consciemment ou non, la plupart d'entre nous partageons cette façon de penser. Nous sommes consommateurs dans l'âme, et notre réaction à un problème, quelle que soit sa nature, implique habituellement le recours à la consommation sous une forme ou une autre : dites-moi ce qu'il faut que j'achète. Les choses se compliquent quand c'est la consommation elle-même qui pose problème. Comment nous rallier à l'idée du « moins » — moins de combustibles fossiles, d'eau, d'émissions de CO₂, de déchets, moins de destruction d'habitats naturels ou de stress

démographique — quand notre conception même du bien-être personnel, économique et culturel est fondée sur la croissance et sur l'acquisition ?

Le monde est actuellement aux prises avec une multitude de problèmes environnementaux, et la liste ne cesse de s'allonger. La plupart des solutions envisagées, axées sur un « développement durable », n'améliorent guère la situation ou alors elles l'aggravent. Nous continuons d'entretenir une foule d'illusions. Le véhicule le plus populaire aux États-Unis demeure le bon gros pick-up Ford de série F ; il est maintenant offert avec l'option d'un moteur « Ecoboost », qui consomme 15 litres par 100 kilomètres en ville. En 2009, Toyota a diffusé une pub télévisée où l'on voit une Prius — populaire véhicule hybride qui combine essence et électricité et consomme moins qu'un modèle comparable fonctionnant uniquement à l'essence — filer le long d'un paysage terne et gris. À son passage, le sol fleurit au son d'une musique joyeuse, des enfants dotés d'ailes de papillon flottent au-dessus d'autres bambins emmaillotés de pétales de fleurs, les nuages prennent vie, les maisons s'illuminent au loin, comme si la voiture dissipait miraculeusement tous les maux du monde, instaurant véritablement ce que l'annonceur décrit comme « l'harmonie entre l'humain, la nature et la machine ». En 2010, un ami en avance sur son temps m'a convié à une balade dans un autre modèle hybride, une Ford Fusion. Lorsqu'il conduisait de façon économique (en freinant ou en accélérant en douceur, par exemple), l'indicateur du niveau d'essence se paraît d'un feuillage vert lumineux, symbole des bienfaits environnementaux que nous étions apparemment en train de dispenser par notre tuyau d'échappement en nous promenant sans but précis. Mon diplôme universitaire ne m'a pas empêché d'être envahi par une bouffée de fierté absurde, comme lorsque je dépose une pile particulièrement imposante de canettes, de bouteilles et de journaux dans la rue à l'intention du camion de recyclage.

L'un de nos tours de magie verte favoris consiste à faire passer notre consommation de produits de luxe pour de la

philanthropie. Une nouvelle voiture, un chauffe-eau solaire pour la piscine, un train ultra-rapide qui rend les déplacements longs plus agréables et moins chers, des tomates plus savoureuses : voilà les sacrifices que nous sommes prêts à faire pour l'avenir de la civilisation, alliés à quelques politiques économiques coercitives à l'égard de la Chine. Notre capacité à nous nourrir d'illusions est impressionnante. Par exemple, quelle était la véritable valeur environnementale de mon déplacement à l'autre bout de la planète pour faire un exposé de 45 minutes devant quelques centaines d'Australiens qui, par le simple fait de leur présence dans la salle, étaient probablement prédisposés à approuver mes propos, quels qu'ils soient ? À l'heure actuelle, on impute au transport aérien environ 3,5 % de la consommation d'énergie et de la production de gaz à effet de serre (GES) d'origine humaine sur la planète, et mon voyage à Melbourne (en compagnie de mes bâtons de golf et de ma carte Hertz n° 1 Club Gold) n'a sûrement pas aidé. Même chose pour la conférence des Nations unies sur les changements climatiques tenue à Copenhague en décembre 2009. Quelque 30 000 participants et des milliers de journalistes, de blogueurs, d'observateurs, de militants et de protestataires s'y sont donné rendez-vous, la plupart venus de loin. Prévenir une catastrophe planétaire est un noble but, et même à l'ère de Skype et du iPhone, rien ne remplace une véritable rencontre de discussions. Toutefois, si même les climatologues, les environmentalistes, les représentants des gouvernements et autres qui tentent sincèrement de trouver des solutions aux problèmes causés par les GES ne peuvent en débattre sans survoler des océans, comment peut-on s'attendre à ce que les citoyens ordinaires, moins informés, moins convaincus et moins motivés, sacrifient leur propre confort à cette cause ?

Je ne veux pas dire que nous sommes tous des hypocrites, bien que ce soit évidemment le cas. (Si la notion de bilan carbone vous est familière, jetez un coup d'œil au calendrier de déplacements de n'importe quelle sommité en matière d'environnement.) J'entends plutôt mettre en lumière un

paradoxe fondamental : même s'ils sont motivés par les meilleures intentions du monde, nos efforts visant à résoudre les problèmes environnementaux vont souvent à l'encontre de nos objectifs. Pourquoi ? C'est la grande énigme qui se pose à nous aujourd'hui.

En août 1768, le capitaine James Cook largua les amarres, quittant l'Angleterre pour entreprendre avec son équipage la première des trois expéditions qui le rendraient célèbre. Leur navire, nommé l'*Endeavour* (qui signifie « effort », ou « entreprise »), atteignit l'Australie deux ans plus tard. Il était mû par le vent, mais des ressources naturelles considérables furent investies dans ce voyage, notamment en énergie humaine. (Le navire comptait 94 hommes à bord au départ et seulement 56 au retour.)

Par contraste, le voyage que j'ai fait en Australie en 2010 fut un prodige d'efficacité, résultat de plusieurs décennies de progrès technologique. Mon avion, qui transportait presque cinq fois plus de passagers et de membres d'équipage que l'*Endeavour*, n'a subi aucune réparation en route, ni aucune perte humaine. Il a parcouru en moins de 24 heures la distance séparant New York de l'Australie, où des centaines d'autres vols internationaux sont également arrivés à destination ce jour-là.

Mon vol a consommé une grande quantité d'énergie. En fait, ma part du carburant brûlé à l'occasion de cet aller-retour à Melbourne est plus élevée que la quantité totale d'énergie consommée en moyenne par chacun des habitants de la planète en une année complète¹. Sur le plan environnemental, cependant, le véritable problème que pose le transport aérien moderne n'est pas sa voracité énergétique. C'est plutôt que grâce aux merveilles de la technologie, les vols de longue durée

1. Ce calcul est fondé sur les statistiques présentées dans un ouvrage du physicien britannique David J. C. Mackay, intitulé *Sustainable Energy – Without the Hot Air* (Cambridge, UIT Cambridge, 2009).



Faites circuler nos livres.

Discutez-en avec d'autres personnes.

Si vous avez des commentaires, faites-les-nous parvenir; il nous fera plaisir de les communiquer aux auteurEs et à notre comité éditorial.

Les Éditions Écosociété

C.P. 32052, comptoir Saint-André
Montréal (Québec) H2L 4Y5

Courriel: ecosociete@ecosociete.org

Toile: www.ecosociete.org

NOS DIFFUSEURS

EN AMÉRIQUE

Diffusion Dimedia inc.

539, boulevard Lebeau
Saint-Laurent (Québec) H4N 1S2
Téléphone: (514) 336-3941
Télécopieur: (514) 331-3916
Courriel: general@dimedia.qc.ca

**EN FRANCE et
EN BELGIQUE**

DG Diffusion

ZI de Bogues
31750 Escalquens
Téléphone: 05 61 00 09 99
Télécopieur: 05 61 00 23 12
Courriel: dg@dgdiffusion.com

EN SUISSE

Servidis S.A

Chemin des Chalets
1279 Chavannes-de-Bogis
Téléphone et télécopieur: 022 960 95 25
Courriel: commandes@servidis.ch

Ampoules fluocompactes, voitures hybrides, trains rapides, frigos Energy Star : la réduction de notre empreinte écologique passe, dit-on, par l'utilisation de technologies moins énergivores. Est-ce bien sûr? Selon David Owen, cette consommation que l'on souhaiterait « responsable » aggrave en réalité la crise environnementale planétaire.

Tel est le paradoxe des *effets rebond* : chaque gain d'efficacité apporté par la science et l'industrie se traduit, en bout de ligne, par une consommation énergétique globale surmultipliée. Ainsi le transport aérien, moins énergivore qu'autrefois, est devenu accessible à tout un chacun et a décuplé. Idem pour la climatisation, ce luxe devenu omniprésent. Et l'éclairage de plus en plus économique transforme peu à peu l'obscurité en une denrée rare.

Au fil d'un voyage captivant aux avant-postes du « développement durable », là où s'activent ingénieurs, inventeurs, urbanistes et économistes, l'auteur montre avec humour comment la recherche effrénée d'efficacité trompe nos meilleures intentions, et pourquoi le fait de modifier nos habitudes de consommation ne rendra pas la croissance capitaliste plus viable... à moins peut-être de modifier la plus mauvaise de ces habitudes, qui est la soif de consommation elle-même.

David Owen met le doigt sur la plaie. [...] Le vrai paradoxe, c'est que les solutions les plus efficaces et les moins traumatisantes ne nous plaisent pas.
Serge Latouche, extrait de la préface



© STEPHEN SZURLEI

David Owen est un collaborateur régulier de *New Yorker*. Il est l'auteur de nombreux livres, dont *Green Metropolis* (2009), à propos de la supériorité écologique des mégapoles comme New York.