

DÉBAT PUBLIC PROGRAMMATION PLURIANNUELLE DE L'ÉNERGIE

DU 19 MARS AU 30 JUIN 2018



1/ Présentation de l'initiative

Organisateur(s) :

- Maison Régionale de l'Environnement et des Solidarités
- Virage Énergie
- Association Droit au Vélo

Intitulé de l'évènement :

« So Watt ? L'énergie une affaire de citoyens » »

Date et Lieu :

Judi 14 juin 2018, 19h-21h

Maison Régionale de l'Environnement et des Solidarités, 23 rue Gosselet,
59800 Lille

Forme de l'initiative :

Table-ronde / débat

DÉBAT PUBLIC PROGRAMMATION PLURIANNUELLE DE L'ÉNERGIE

DU 19 MARS AU 30 JUIN 2018



2/ Déroulement

Le débat public a-t-il été présenté pendant l'initiative ?

Oui, il y a eu une diffusion de la vidéo de présentation du débat PPE et un rappel du contexte dans lequel se tient le débat (nécessité d'établir une programmation énergétique pour 2018-2023, 2023-2028).

Les participants ont-ils eu accès au dossier du maître d'ouvrage et au rapport du CESE ?

Les exemplaires du dossier du maître d'ouvrage qui devaient être envoyés par la CNDP n'ont pas été livrés à temps. Toutefois, deux synthèses étaient disposées sur des tables dans la salle et librement consultables par les participants.

Le message du ministre et la petite vidéo de présentation de la Commission ont-ils été diffusés ?

La vidéo de présentation de la Commission a été diffusés mais pas le message du ministre (pas connaissance de cette vidéo).

Le questionnaire a-t-il été distribué et combien ont été recueillis à la sortie ?

Le questionnaire était disponible sur une table ... à compléter

Quels autres documents ont été distribués ?

Questionnaire : « Comment diviser la consommation d'énergie par 2 d'ici 2050 » à coller sur un mur d'expression.

Interventions, parole à la salle, synthèses, conclusions

Qualité des intervenants : fonctions et qualités. L'Etat avait-il des représentants dans la salle et ont-ils répondu à des questions ?

- Mathilde Szuba, maître de conférence à Sciences Po Lille, docteure en sociologie
- Cyprien Richer, chargé de recherche en géographie des transports, CEREMA
- Didier Dumont, président du Club Noé, dirigeant de Dumont Energies
- Eric Vidalenc, responsable du Pôle transition énergétique, ADEME Hauts de France

L'Etat était représenté vis l'ADEME par Eric Vidalenc, qui a pu répondre aux questions qui lui ont été posées.

Combien de personnes étaient présentes : élus, entreprises, associations, grand public, etc.) ?

62 participants, pas d'informations concernant leur statut.

DÉBAT PUBLIC PROGRAMMATION PLURIANNUELLE DE L'ÉNERGIE

DU 19 MARS AU 30 JUIN 2018



Comment la salle était-elle disposée ?

Voir photos. Un panneau a permis de recueillir et donner à voir les contributions écrites.



Combien de participants se sont exprimés ? Par écrit ou par oral ? Par internet ?

Par oral : 10 personnes ont posées des questions et 6 personnes ont fait des remarques.

Par écrit : 17

Ambiance générale : Un questionnaire de satisfaction a-t-il été distribué ? Quelques points de vue de participants ont-ils été recueillis à la sortie ?

Pas de questionnaire de satisfaction. Un échange a été possible à l'issue du débat avec les personnes qui sont restées autour d'un pot. Des regrets ont été exprimés de trouver dans ces débats des personnes déjà conscientisées et s'interrogent sur la capacité à toucher un très large public, d'autres « sachants » ont eu le sentiment de ne pas apprendre grand chose. A l'inverse, d'autres participants, notamment des étudiants, ont apprécié la richesse des propos des intervenants et la diversité des profils : chercheurs, entrepreneur, domaine de la mobilité, de l'aménagement et de la rénovation thermique, vision macro et micro.

Joindre les documents de communication, flyers, invitations, revue de presse, photographies, enregistrements audio ou vidéo de l'évènement

Lien sur lequel on peut trouver des informations sur l'évènement

L'évènement a été annoncé dans Sortir (web+papier)

<https://hautsdefrance.sortir.eu/evenements/so-watt-l-energie-une-affaire-de-citoyens>

L'information a été diffusée par les co-organisateurs sur les réseaux sociaux (facebook, twitter), par mailing, flyer, affiches (voir annexe3)

Live tweets (compte divers) : <https://twitter.com/#sowattacitoyens>

DÉBAT PUBLIC PROGRAMMATION PLURIANNUELLE DE L'ÉNERGIE

DU 19 MARS AU 30 JUIN 2018



3/ Contenu des échanges

Les échanges ont-ils porté :

Sur des questions thématiques et sectorielles ? (exemple : méthane, efficacité énergétique, réglementation sur les éoliennes, fiscalité écologique) Sur des questions plus locales ? (Exemples : un réseau de chaleur, le carburant d'une flotte de véhicules, des réalisations exemplaires ?)

Les échanges se sont-ils portés ensuite sur des questions plus globales du débat public sur la Programmation pluriannuelle de l'énergie ? Voir le livret d'accueil et le questionnaire du débat

Quelles ont été ces questions ? Sur chacune de ces questions, quels ont été les points de vue exprimés ? Quelles sont celles qui semblaient faire consensus ou dissensus ? Quelles sont celles sur lesquelles vous avez senti une majorité claire ? Un certain équilibre entre les participants ? Une tension forte ? Avez-vous noté une (ou plusieurs) intervention(s) particulièrement marquante(s) ? (citations)

VOIR annexe 1 COMPTE RENDU EN PJ

Questions abordées : thématiques et sectorielles, quelques exemple sur les déplacements en métropole lilloise :

- Évolution de la consommation d'énergie
- Politiques publiques de sobriété et acceptation sociale de ces politiques
- Aménagement du territoire, infrastructures nécessaires aux comportements sobres
- Freins à la rénovation énergétique : qualité des travaux, énergie à faible prix, réglementation peu adaptée
- Déplacements, mobilité, vélo, automobiles (moteurs), fret de marchandises

Questions du public :

Question 1 : Après les chocs pétroliers, la France a mené des campagnes « en France on a pas de pétrole mais on a des idées », a-t-on pu voir ce qui a marché lors de cette campagne ? Y-a-t-il eu un infléchissement des consommations ?

Question 2 : Et les voitures autonomes et le développement du moteur hydrogène dans tout ça ? ça peut faire baisser radicalement la part de consommation d'énergie des transports ?

Question 3 : Les applications au niveau internet et numérique comme Blablacar, quels pièges pourraient apparaître ? Notamment dans le cas du développement de monnaie virtuelle ?

DÉBAT PUBLIC PROGRAMMATION PLURIANNUELLE DE L'ÉNERGIE

DU 19 MARS AU 30 JUIN 2018



Question 4 : Que pensez vous des voitures au 2 litres au 100 pour permettre de limiter la consommation en ville pour les petits trajets ?

Question 5 : la meilleure énergie c'est celle qu'on ne consomme pas, on ne met pas ça en place en France ?

Question 6 : Je vais mettre dans le débat deux choses. La première, la question du transport de marchandises, dans une période où on voit des attaques contre le fret ferroviaire, il y a une casse du fret ferroviaire. L'autre thème c'est l'inégalité des personnes et des citoyens fasse à la transition énergétique, on a dit que l'énergie n'est pas chère et pourtant il y a un certain nombre de ménages en précarité énergétique, comment on les embarque dans l'aventure de la transition énergétique ? Idem pour la nourriture, il y a des personnes victimes de la malbouffe. Est ce que la transition énergétique est uniquement une affaire de bobo ?

Question 7 : Est ce que l'augmentation de la consommation d'énergie pour les transports est due à une demande de la mobilité du fait de la métropolisation. Faut-il sortir du processus de métropolisation ?

Question 8. Quelle part d'internet et du numérique là dedans ?

Question 9. L'éducation ça marche pas mal chez les grands aussi, on va repartir chez nous sans solution, on est qu'entre intéressés, on n'en sort pas grand chose. Il y a la responsabilisation par l'information, vous êtes tous des sachants, vous captez des savoirs et faites des études, je prends l'exemple d'ATMO Hauts de France, il faut amener le canal d'information à nous , faut des campagnes de pub.

Qu'est ce qui relève de la loi ? Qu'est ce qui relève de nous ? La journée de 3 jours à part avoir un travail qui permet d'être chez soi on peut pas le faire.

Question 10. Sur la politique de rationnement est ce que l'UE peut le faire ?

Contributions du public

VOIR annexe 2

Comprendre

Évolution de la consommation d'énergie / Repères historiques / Contrainte climatique, recommandations GIEC et objectifs Accord de Paris / Temps long de la création des infrastructures et des réseaux d'énergie / Principes d'aménagement urbain.

Agir

Politiques publiques de sobriété / appui aux mobilités actives et aux transports en commun / Réglementation forte (taxe, obligation de rénovation, contraindre les mobilités, politique « dénataliste », interdire la publicité dans l'espace public...) / rationnement / consommation durable.

Choisir

DÉBAT PUBLIC PROGRAMMATION PLURIANNUELLE DE L'ÉNERGIE

DU 19 MARS AU 30 JUIN 2018



Les choix d'énergies dépendent d'autres choix en amont (sobriété, efficacité, priorités d'aménagements, partage des efforts).

Gouverner

Politiques publiques de sobriété et acceptation sociale / coopération et transversalité (apprendre à travailler ensemble) / consommer c'est choisir / Priorité à la résorption des inégalités socio-économiques.

4/ Évaluation de la portée et des résultats de l'évènement

Pensez-vous que les participants sortent de l'évènement avec une vision plus claire des enjeux centraux de la PPE ? Sur quels points ? Vos commentaires :

Certains oui, avec des repères historiques, une meilleure compréhension des interdépendances réseaux / choix d'aménagement / comportements / représentations sociales.

Pensez-vous que des arguments échangés ont permis de faire évoluer les participants ? Sur quels points ? Vos commentaires :

Oui. Sur le concept de rationnement et d'équité sociale : transition énergétique comme moyen de résorber les inégalités socio-économiques.

D'après vous quels sont les différents messages envoyés par les participants au gouvernement dans le cadre de l'élaboration de la PPE ? Lister et détailler ces points.

- « Vous n'êtes pas assez alarmistes ».
- Injonctions contradictoires et faible clarté sur qui fait quoi. « Le président de la République prend l'avion tout le temps » (commentaire d'un participants à l'issue du débat) ; membres du gouvernement eux-même pas exemplaires.
- Insuffisance des messages sur la transition énergétique dans les lieux visibles (espace public, médias, écrans d'affichage sur les autoroutes.
- Renforcer la réglementation et la faire respecter, en particulier pour la rénovation énergétique.

D'autres messages ont-ils été envoyés à d'autres acteurs publics ou privés ? Lesquels ?

- Aux artisans (se former, mieux travailler et mieux coopérer)
- Aux collectivités locales (adopter des choix d'aménagement cohérents avec la TE, créer des infrastructures pour induire des comportements de sobriété)
- Aux citoyens (voter, se faire entendre, rejoindre des associations citoyennes)

DÉBAT PUBLIC PROGRAMMATION PLURIANNUELLE DE L'ÉNERGIE

DU 19 MARS AU 30 JUIN 2018



5/ Espace complémentaire d'expression

Expression sur Twitter (extraits)

 **Paulo-Serge Lopes**
@paulosergelopes Suivre

Un complément par @ericvidalenc @AlterEco_ à son intervention à la conférence "So Watt ? L'énergie, une affaire de citoyens..." @DebatPPE #sowattcitoyens blogs.alternatives-economiques.fr/vidalenc/2018/ ...



08:17 - 15 juin 2018

<https://blogs.alternatives-economiques.fr/vidalenc/2018/06/14/la-sobriete-une-question-individuelle-et-collective>

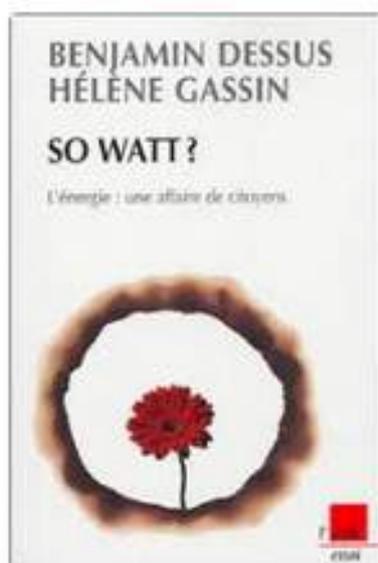
DÉBAT PUBLIC PROGRAMMATION PLURIANNUELLE DE L'ÉNERGIE

DU 19 MARS AU 30 JUIN 2018



Virage Energie @VirageEnergie · 14 juin

on rappelle que le nom de la conférence tient à l'ouvrage éponyme de helene Gassin à l'époque @greenpeacefr et benjamin dessus de @global_chance Merci à eux ! #sowattcitoyens



1 2 1

[Afficher cette discussion](#)

DÉBAT PUBLIC PROGRAMMATION PLURIANNUELLE DE L'ÉNERGIE

DU 19 MARS AU 30 JUIN 2018



Virage Energie a retweeté



DroitAuVélo A.D.A.V. @DroitAuVelo · 14 juin

Conclusion de la soirée #SoWatt par @yannick_tg président @DroitAuVelo qui revient sur le mirage des solutions du lobby automobile qui ne répondent pas aux enjeux économiques, de santé, d'urbanisme!

Les solutions: contrainte à la voiture, intermodalité, soutien aux modes actifs



cyprien richer, MRES et Virage Energie



5



9

DÉBAT PUBLIC PPE : programmation pluriannuelle de l'énergie

244 boulevard Saint-Germain 75007 Paris - France - Tél +33 (0)1 44 49 85 79 - ppe@debat-cndp.fr - https://ppe.debatpublic.fr

DÉBAT PUBLIC PROGRAMMATION PLURIANNUELLE DE L'ÉNERGIE

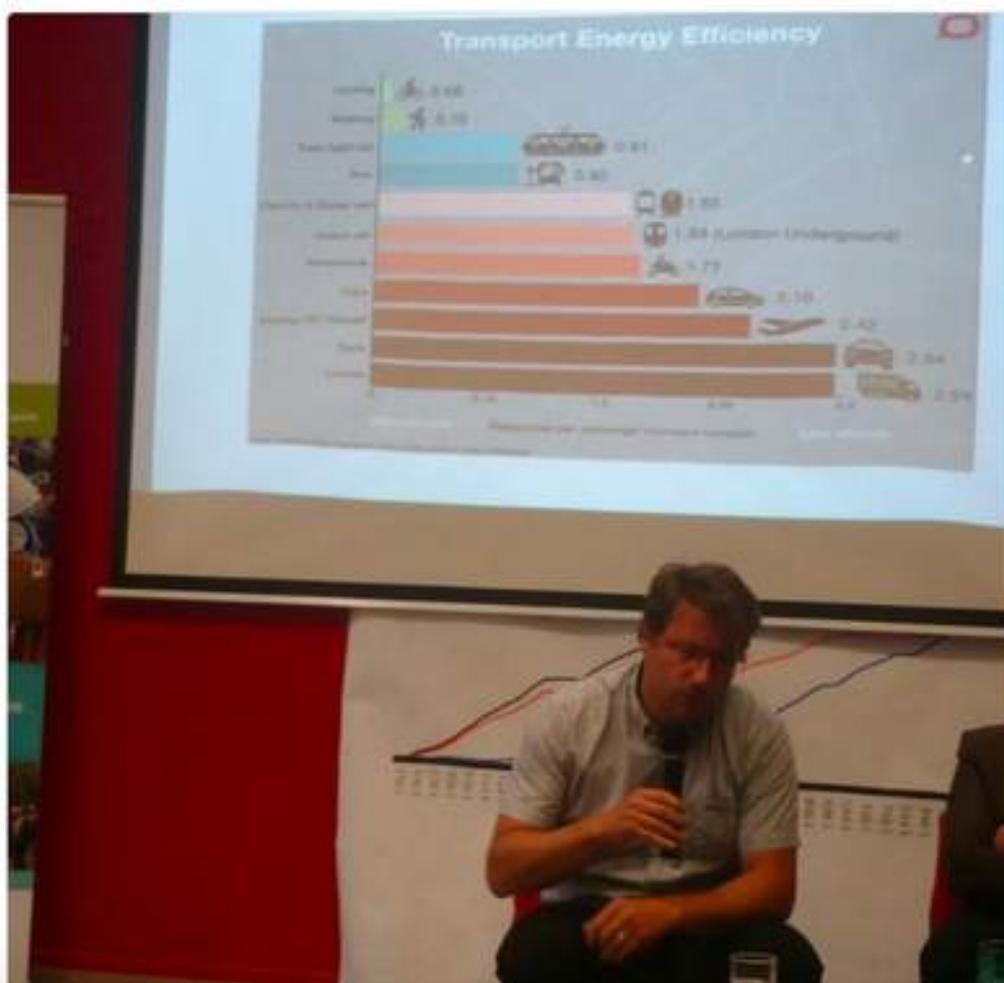
DU 19 MARS AU 30 JUIN 2018



DroitAuVélo ADAV @DroitAuVelo · 14 juin

Énergie dépensée par km en fonction du mode de déplacement

#sowattcitoyens



DÉBAT PUBLIC PROGRAMMATION PLURIANNUELLE DE L'ÉNERGIE

DU 19 MARS AU 30 JUIN 2018



Virage Energie a retweeté



Vincent Fleury @vofleury · 14 juin

"Comment diviser par 2 la conso d'énergie d'ici 2050 ?" 🤔

▶ Table ronde à la @mres_asso de Lille, dans le cadre de la @CNDPDebatPublic @DebatPPE. @VirageEnergie pic.twitter.com/OSh0SI4Wue



17 4 1

DÉBAT PUBLIC PROGRAMMATION PLURIANNUELLE DE L'ÉNERGIE

DU 19 MARS AU 30 JUIN 2018



Virage Energie a retweeté



Torro Tokodi @sebatokorodi · 14 juin

Débat sur l'énergie à la @mres_asso et les leviers en matière de mobilité pour limiter notre dépendance au pétrole, avec les exemples des #journéessansvoiture aux Pays-Bas en 73 et les grèves de mineurs en Grande-Bretagne en 74.

Repenser nos comportements grâce aux pénuries?



Virage Energie, DroitAuVélo ADAV, cyprien richer et eric vidalenc



10



7

DÉBAT PUBLIC PROGRAMMATION PLURIANNUELLE DE L'ÉNERGIE

DU 19 MARS AU 30 JUIN 2018

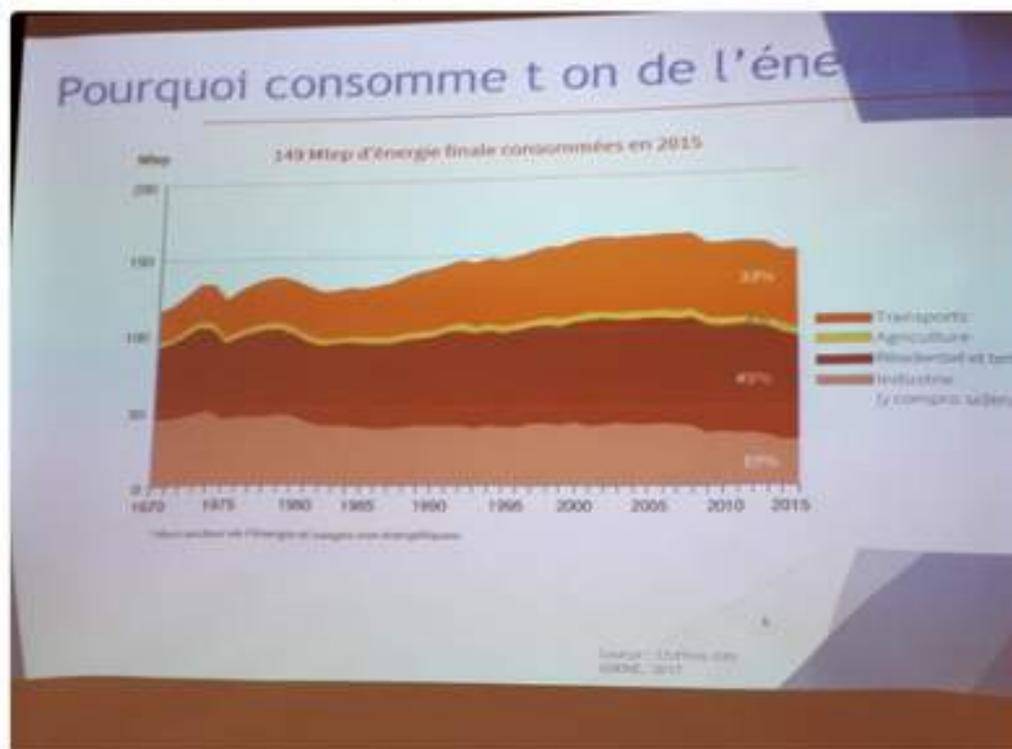


Virage Energie a retweeté



Jérémie Crépel @JCrepel · 14 juin

Malgré les progrès techniques, la consommation d'**#énergie** pour les **#transports** ne cesse d'augmenter. La solution ne viendra pas uniquement de la technique mais d'un changement des usages. **#sowattcitoyens** @mres_asso



DÉBAT PUBLIC PROGRAMMATION PLURIANNUELLE DE L'ÉNERGIE

DU 19 MARS AU 30 JUIN 2018



Virage Energie a retweeté



MRES @mres_asso · 14 juin

LA question... Diviser par 2 la consommation d'énergie opportunité ou contrainte ? @DebatPPE @mres_asso @VirageEnergie @DroitAuVelo #sowattcitoyens



1 4 1

DÉBAT PUBLIC PROGRAMMATION PLURIANNUELLE DE L'ÉNERGIE

DU 19 MARS AU 30 JUIN 2018



Virage Energie a retweeté



MRES @mres_asso · 14 juin

Où l'on apprend que les hommes prennent plus la voiture et font plus de kilomètres émetteurs de GES. Les femmes... solution de la [#TransitionEnergétique](#) ?? 😊 @cyprien_richer @DroitAuVelo @VirageEnergie @DebatPPE



7



9

DÉBAT PUBLIC PPE : programmation pluriannuelle de l'énergie

244 boulevard Saint-Germain 75007 Paris - France - Tél +33 (0)1 44 49 85 79 - ppe@debat-cndp.fr - <https://ppe.debatpublic.fr>

DÉBAT PUBLIC PROGRAMMATION PLURIANNUELLE DE L'ÉNERGIE

DU 19 MARS AU 30 JUIN 2018



Virage Energie a retweeté



MRES @mres_asso · 14 juin

Mathilde Szuba montre des exemples étonnants de politiques de sobriété aux Pays-Bas, et au Royaume-Uni en 1973 et 1974 : interdiction de rouler le dimanche, coupures d'électricité organisées, semaine de 3 jours ! #PPE @DebatPPE @DroitAuVelo @VirageEnergie #sowattcitoyens



DÉBAT PUBLIC PROGRAMMATION PLURIANNUELLE DE L'ÉNERGIE

DU 19 MARS AU 30 JUIN 2018



MRES @mres_asso · 14 juin

Mathilde Szuba : On a aujourd'hui en France une culture de la liberté et de la contrainte qui n'est pas très adapté à la réalité du changement climatique.

#sowattcitoyens @DebatPPE @VirageEnergie @DroitAuVelo @DebatPPE



DÉBAT PUBLIC PROGRAMMATION PLURIANNUELLE DE L'ÉNERGIE

DU 19 MARS AU 30 JUIN 2018



Virage Energie @VirageEnergie · 14 juin

le rationnement est, si cela est fait de manière cohérente, consiste en un nivellement mais aussi à une réduction des inégalités sociales; Le rationnement est dur pour le marché #sowattcitoyens



[Afficher cette discussion](#)



Virage Energie @VirageEnergie · 14 juin

Mathilde Szuba reprend la question de l'historique de rationnement suivant les pays : France, Royaume-Uni,... #sowattcitoyens



[Afficher cette discussion](#)



Virage Energie @VirageEnergie · 14 juin

les circuits courts et la question alimentaire sont des facteurs de réduction de la vulnérabilité énergétique et de réduction des inégalités sociales #sowattcitoyens



[Afficher cette discussion](#)

Virage Energie a retweeté



MRES @mres_asso · 14 juin

Le rationnement est une solution pour le partage et la réduction des inégalités. C'est surtout dur pour le marché, c'est une très forte intervention sur l'économie. La #TransitionÉnergétique est une opportunité pour réduire les inégalités économiques. #sowattcitoyens



[Afficher cette discussion](#)



Virage Energie @VirageEnergie · 14 juin

bref l'autorité politique s'invite dans la fixation des règles du marché...

DÉBAT PUBLIC PROGRAMMATION PLURIANNUELLE DE L'ÉNERGIE

DU 19 MARS AU 30 JUIN 2018



Virage Energie @VirageEnergie · 14 juin

on repart sur le volet mobilité avec la question des comportements individuels et les routines quotidiennes [@cyprien_richer](#) [#sowattcitoyens](#)



[Afficher cette discussion](#)



Virage Energie @VirageEnergie · 14 juin

qui sont disponibles ici : cerdd.org/Parcours-thema... [@cerdd](#)



Enjeux énergétiques et emplois en Hauts-de-France

cerdd.org



[Afficher cette discussion](#)



Virage Energie @VirageEnergie · 14 juin

est traitée de la contrainte avec la question de la taxe carbone; Le bâton est là mais il faut voir cela comme des opportunités avec la création de carottes, de mesures positives [#sowattcitoyens](#)



[Afficher cette discussion](#)



Virage Energie @VirageEnergie · 14 juin

rappel par [@ericvidalenc](#) que trois régions françaises se sont lancées dans la perspective de 100 % enr à l'horizon 2050 [#sowattcitoyens](#)



[Afficher cette discussion](#)

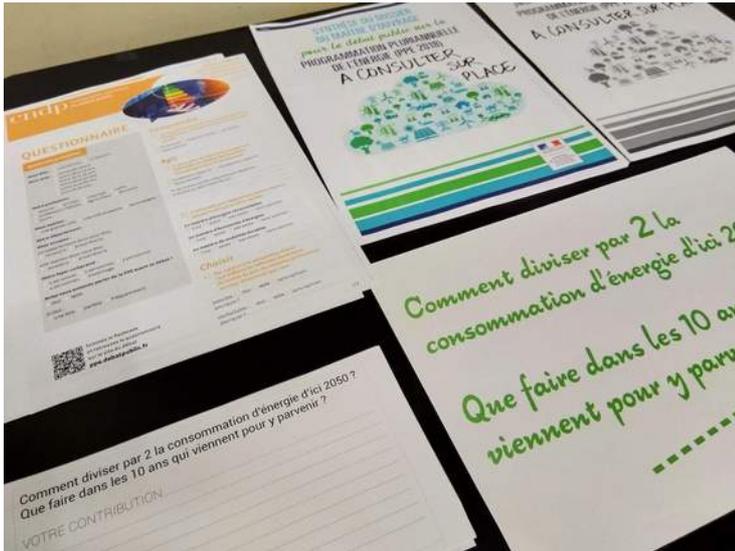
DÉBAT PUBLIC PROGRAMMATION PLURIANNUELLE DE L'ÉNERGIE

DU 19 MARS AU 30 JUIN 2018



Annexe 1

Compte-rendu de la table-ronde et du débat



« So Watt ? L'énergie une affaire de citoyens »

Jeudi 14 juin 2018

Maison Régionale de l'Environnement et des Solidarités, Lille

Comment diviser par deux la consommation d'énergie d'ici 2050 ? Que faire dans les 10 prochaines années pour y parvenir ?



19h10 : début de la conférence

62 personnes présentes

Présentation de la vidéo du débat PPE – silence, attention

Mot d'accueil par Nathalie Sedou, directrice adjointe de la MRES.

Bienvenue à la MRES, qui accueille cet événement avec Virage Energie et l'ADAV, nous proposons un débat dans le cadre du débat public sur la PPE, pas uniquement par hasard, il y a un lien avec les actions que nous menons. En 2013, dans le cadre du débat

national sur la transition énergétique, la MRES avait organisé avec les mêmes associations et quelques autres 2 débats labellisés qui ont donné lieu à une synthèse, contribution parmi tant d'autres à la future loi de transition énergétique de 2015.

Le cahier des charges du présent débat n'a pas pu être livré par la commission nationale mais vous pouvez tout trouver sur le site : 2 synthèses sont en consultation libre dans la salle et le débat est labellisé. Les participants peuvent trouver sur leurs chaises un feuillet qui leur permet de contribuer sur le thème de la soirée : « comment diviser par deux la consommation d'énergie d'ici 2050 ? » Cet objectif n'est peut être pas assez marqué dans le débat. Comment s'y prépare-t-on ?

Le débat actuel porte sur les 10 années à venir : sur la séquence 2018-2023, 2023-2028. Il s'agira aussi de ne pas se limiter à la question de l'électricité, aller voir vers la mobilité et l'aménagement. On s'est tourné vers des personnes qu'on connaît de près ou de loin, pertinents pour donner des clés de compréhension. Remerciements aux intervenants et à la journaliste.

Rappel d'obligation de compte-rendu. Le public est invité à faire signe pour diffuser une question et à donner une contribution. Un temps d'échange suivra la table-ronde.

19h18

COMPRENDRE | AGIR | GOUVERNER

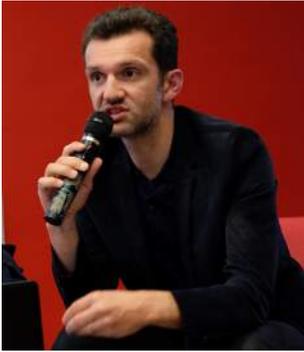
Table-ronde : Comment diviser par deux la consommation d'énergie d'ici 2050 ?

Lucile Leclair, journaliste, anime le débat.

Introduction >> les français se déplacent 15 000 km/an. La transition est un mythe pacificateur, tout le monde est d'accord, il faut l'enclencher, savoir comment on y va et à quel rythme c'est moins évident. Grand défi car c'est peut être première fois dans l'histoire de l'humanité qu'on renonce à extraire des ressources du sol. Quelle inventivité et changement d'imaginaire cela nous demande de faire ?

Présentation des intervenants :

- **Mathilde Szuba**, maître de conférence à Sciences Po Lille, docteure en sociologie
- **Cyprien Richer**, chargé de recherche en géographie des transports, CEREMA
- **Didier Dumont**, président du Club Noé, dirigeant de Dumont Energies
- **Eric Vidalenc**, responsable du Pôle transition énergétique, ADEME Hauts de France



Intervention d'Eric Vidalenc | Vision globale

Présentation de quelques éléments pour donner un ordre de grandeur, en partant de la question climatique à l'échelle globale pour arriver sur le système énergétique à l'échelle régionale et les usages énergétiques du quotidien : données du GIEC, évolutions historiques des émissions de CO2.

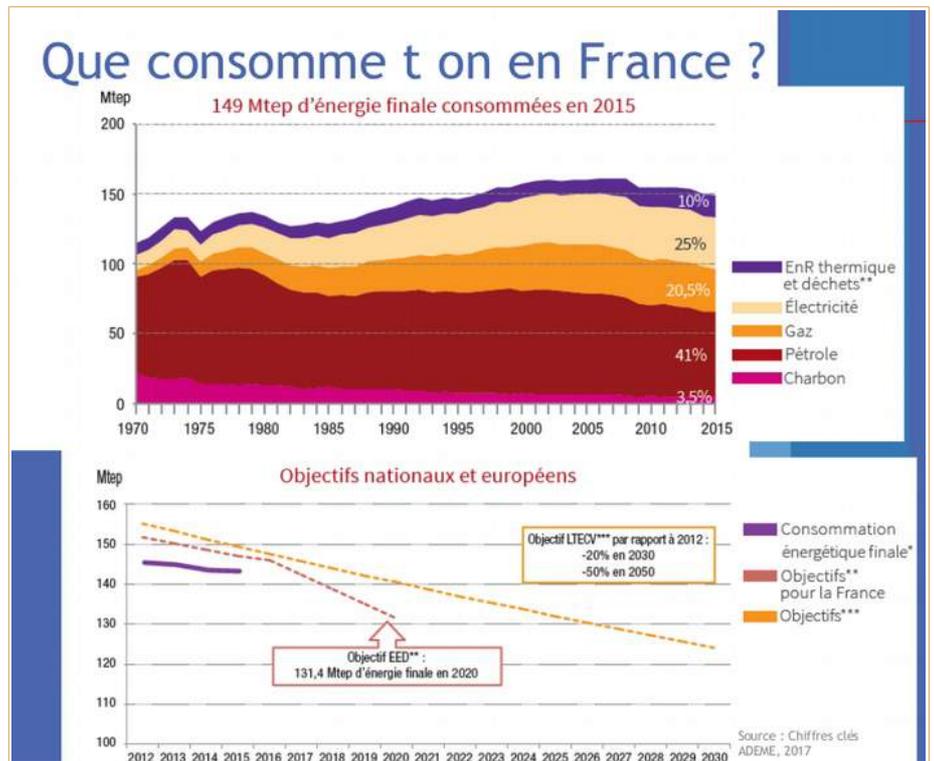
Ce qu'il faut retenir des données quantitatives c'est que le scénario de l'Accord de Paris correspond pour la première fois à un accord international sur ce sujet. L'objectif est d'arriver en 2100 à la neutralité carbone, et pour cela diviser par deux les consommations d'ici 2050. Pour 2050 il faut diviser par deux la consommation d'énergie, diviser par 4 ou 5 les émissions de GES. Pour des pays comme l'Allemagne, cet ordre de grandeur est significatif. Les 2/3 des émissions

de GES viennent de l'énergie, le reste provient principalement de la déforestation ou des élevages.

Quel constat à l'échelle française ? quelles sont les tendances quand on descend d'une échelle géographique ? Sur la droite du graphique, les émissions à l'échelle du territoire baissent mais c'est structurel. A gauche c'est l'empreinte carbone, situation beaucoup plus contrastée, on a beaucoup délocalisé nos GES en Asie et en Chine en particulier. A l'échelle française, on consomme aujourd'hui surtout le gaz et le pétrole. On a diminué le charbon avec le nucléaire. Les EnR représentent 10-15%, soit un poids relativement faible. On est plutôt sur une stabilisation des consommations énergétiques en France. La trajectoire orange représente une division par 2 à l'horizon 2050.

2/3 aux 3/4 de la question climatique est donc dû à l'énergie : la consommation est en augmentation constante, structurelle. On observe que jamais historiquement les énergies ne se sont substituées les unes aux autres. Elles s'additionnent et on continue à consommer toujours plus d'énergie. Comment fait-on pour que les choses se passent différemment ? Comment enclenche-t-on une diminution drastique des consommations énergétiques ?

Il importe d'avoir des temporalités en tête, 30 ans c'est très court. Or la durée de vie pour les réseaux énergétiques se compte en décennies ou siècle. Or il y a besoin de répondre à une certaine forme d'urgence. La sobriété représente un atout important, **si on compte uniquement sur la transformation des technologies, ça prendra beaucoup de temps.**





Intervention de Mathilde Szuba : à quoi ressemble une société « sobre ? »

L'histoire du changement et du renouvellement des systèmes énergétiques correspond à des temporalités très longues. Il y a cependant des cas dans notre passé proche dans lesquels on a mis en place des mesures de sobriété énergétique pour faire décroître drastiquement la consommation d'énergie.

L'intervention s'appuie sur la projection de photographies auxquelles le public est invité à réagir, et à deviner le lieu et l'époque : Autoroute vide, personnes autour d'un pique-nique sur une autoroute, personnes en calèche... Ces images ont été prises aux **Pays Bas en 1973** pendant le premier choc pétrolier.

Le choc pétrolier y a été beaucoup plus rude qu'en France. Tous les pays ont eu un quadruplement du prix du baril, suite aux mesures de rétorsion contre les pays qui soutiennent Israël dans la guerre du Kippour. Les pays arabes exportateurs de pétrole annoncent aux alliés du camp d'en face qu'ils vont augmenter les prix et faire un embargo, - 5% de production chaque mois. Au bout d'une semaine cela aboutit au quadruplement du prix du baril qui passe de 3 à 18\$, certains pays vont subir un embargo : on interdit toute exportation concernant les Pays Bas, USA et Afrique du Sud.

Les choses vont vite dans la réaction politique : à la date de l'embargo, 29 octobre 1973, le gouvernement socialiste reprend la loi sur le rationnement dans son appareil législatif, organise le rationnement et donne des pouvoirs spéciaux au ministre de l'économie. Il faut baisser de 30% la consommation d'énergie en quelques semaines, des bateaux pétroliers sont encore en route, les effets de l'embargo se font vraiment sentir au bout de deux semaines. Il s'agit d'organiser la pénurie pour que se passent les besoins les plus faciles à supprimer. Le gouvernement interdit la circulation sur les routes le dimanche. Les seules voitures qui circulaient sont celles des services d'urgence et la police, des services publics de première nécessité.



La réaction de la population est assez positive : elle a connu d'autres périodes récentes de rationnement en, 1939, 1946, 1956 pendant la crise de Suez. Dans le même temps, les associations de cyclistes demandaient une réduction des vitesses, un mouvement de cyclistes pour favoriser le vélo réagissait au trop nombreux accidents de voiture avec des enfants sur les petites routes. Ces mesures drastiques pour réduire la consommation d'énergie sert aussi d'autres objectifs sociétaux. Le rationnement s'est déroulé d'octobre 1973 à mars 1974 et l'embargo est levé un an plus tard.

1973 Grande Bretagne : il n'y a pas d'embargo, juste augmentation du prix du pétrole, mais dans le même temps une grève des mineurs, grève dure, limite la production de charbon. Le gouvernement déclare un État d'exception un mois plus tard l'embargo est déclaré contre la Grande Bretagne. En conséquence, il est décidé de limiter la vitesse sur autoroute, limiter le chauffage à 19°, d'interdire l'usage de l'électricité pour faire de la publicité. De plus, la semaine de trois jours est instaurée. En 1974 il devient interdit aux industries et administrations publiques de fonctionner plus de 3 jours. Les magasins d'alimentation ne sont pas concernés. Des coupures d'électricité sont organisées et prévues. Ceci est assez bien accepté par la population. Ce qu'il reste comme souvenirs désagréables de la période, c'est la façon dont la grève avec les mineurs a été gérée. Les conservateurs perdent les élections mais reviendront 2 ans plus tard au pouvoir avec Thatcher, qui réduira de manière draconienne les droits des mineurs.

Ces exemples sont intéressants pour montrer les niveaux de dépendance au pétrole. Lorsqu'il devient très cher, on se rend compte de sa place dans la société. C'est ce qu'il nous manque aujourd'hui. Ce furent les dernières expériences à grande échelle de réduction organisée et massive des consommations d'énergie. Les mêmes questions se sont posées : quelles consommations sont les moins essentielles ? Quelles sont les règles justes pour partager ? On a la chance d'avoir ça dans une époque proche et on peut s'en inspirer pour imaginer avec un peu plus d'anticipation les questions qu'on va se poser et qui sont assez semblables.



Intervention de Cyprien Richer : un écosystème de la mobilité sans diversité

Ces expériences précédentes sont très intéressantes, au regard des travaux du Cerema qui étudie beaucoup le retour du vélo par exemple.

Nous avons tous des besoins en termes de mobilité, la mobilité c'est le nombre de déplacements par jour et par personne. Elle a assez peu évolué ces dernières années, on fait en moyenne 4 déplacements par jour et personne. Le ratio moyen est assez équivalent au fil des années. La différence c'est la portée des déplacements, on va beaucoup plus loin, c'est là où est le problème énergétique. On a étendu les déplacements par l'utilisation de la voiture. On observe ainsi un écosystème de la mobilité sans diversité, avec une omniprésence de l'automobile. A quoi doit-on ça ? Au phénomène de métropolisation et de périurbanisation, qui attire les classes créatives, crée de la croissance. L'habitat se déploie, on fait des espaces monofonctionnels, tout est relié en voiture.

On a décuplé le besoin en déplacement par l'automobile, avec beaucoup de facilité pour aller d'un bout à l'autre d'une agglomération et de grandes difficultés pour faire quelques centaines de mètres en ville. La ville est devenue agressive et la micro-mobilité très dangereuse. On a gagné au fil du temps plus de vitesse mais pas plus de mobilité.

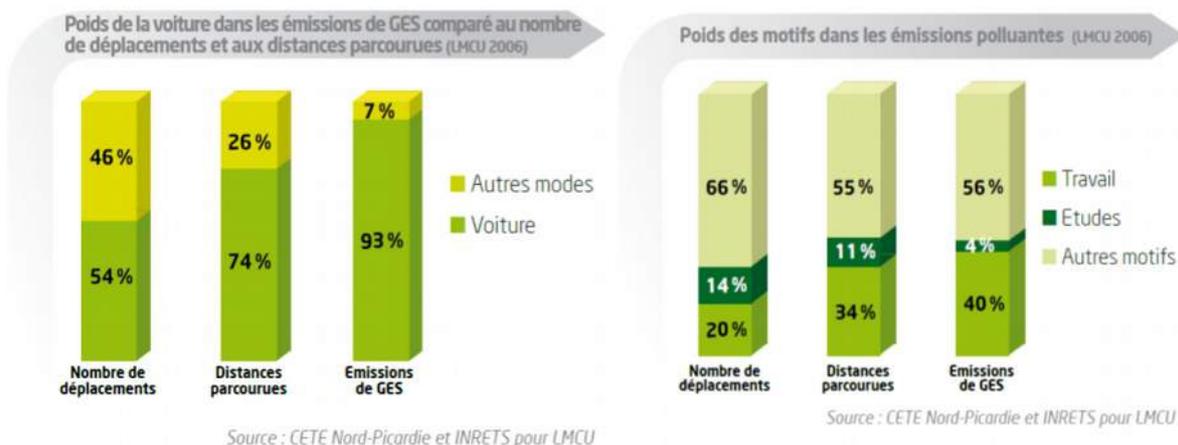
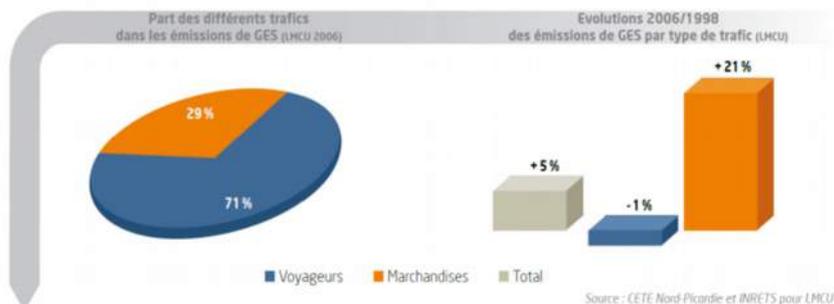
Frédéric Héran parle d'un effet cocktail des externalités négatives. On a du mal à faire évoluer le système, très pénalisant pour pleins de facteurs, bruits, accidents, congestion... Le foncier est occupé par des espaces de parkings, l'imperméabilisation des sols. On dit que la voiture s'améliore, devient plus verte, avec une tendance à la baisse dans l'efficacité énergétique de la voiture, mais cela ne compense l'augmentation des distances parcourues. On a un système dont les paramètres se déplacent, dont l'efficacité peut être discutée, les ventes de SUV augmentent. Il faut vite éviter de dire que la technologie va nous sauver.

Le Cerema réalise des études et enquêtes sur les déplacements qui sont un des enjeux de transition énergétique. Il travaille sur des outils pour mieux comprendre les émissions de GES et la consommation énergétique liés à la mobilité.

Chiffres sur Lille >> Phénomène intéressant sur la métropole lilloise : entre 1998 et 2006 et 2006 et 2016 on observe une augmentation de GES et de la consommation énergétique mais pourtant une baisse de l'utilisation de la voiture, dépassée par le trafic de marchandises qui a beaucoup augmenté et occupe une part de plus en plus importante à l'échelle du territoire. On a une vraie difficulté, et assez peu de leviers en termes de politiques publiques sur les trajets de transit qui traversent le territoire. La voiture c'est 93% de GES, vrai sujet énergétique lié à la mobilité. Comment se répartit la consommation d'énergie ? Les

déplacements sont majoritairement liés au déplacement travail, On constate aussi que le déplacement automobile est très lié aux hommes, qui vont plus loin et utilisent plus la voiture que les femmes.

Un élément qui apparaît important c'est que pour les déplacements de moins de 1 km, on observe une perte de temps. On mettra 10 min à pied contre 15 min en voiture, et on aura des gains énergétiques pas négligeables. Ne nous trompons pas d'indicateurs : on regarde beaucoup les parts modales qui est l'objectif à atteindre quand on regarde la planification des déplacements, alors que regarder l'évolution des véhicules/km permet de lire les consommations d'énergie liées aux mobilités. Il faut regarder les bons indicateurs pour identifier les bons phénomènes.



Intervention de Didier Dumont :

Dirigeant de l'entreprise Dumont Energie, créée par son grand père en 1949, installation de solution de chauffage, participe à la transition énergétique globale, il la porte.

Installer des chauffages ne veut pas dire pousser à la consommation : ce n'est pas la technique qui fait la performance énergétique. On rencontre beaucoup d'experts qui savent mieux que vous ce dont vous avez besoin. Il faut plutôt se poser la question des véritables attentes des clients. Cela induit une remise en cause car

quand on est expert dans son domaine on aime bien expliquer au client qu'on sait mieux que lui ce qu'il lui faut mais si on n'explore pas ses attentes on a des surprises, il faut que le client puisse exprimer ses attentes. Cela nous demande de sortir du produit et de réfléchir à l'usage.

Présentation de deux services :

1/ Celui d'une logique d'entreprise qui propose de la rénovation énergétique globale au particulier avec un diagnostic objectif, car il est important de rentrer par un professionnel du diagnostic. La difficulté au niveau de la rénovation énergétique c'est souvent qu'il y a des travaux avec au moins deux entreprises et « c'est la galère ». Il importe de créer de la sérénité pendant la période de travaux, travailler à la coordination, aller vers la performance énergétique et suivre sur la durée. On a les solutions techniques mais on voit au final que les économies d'énergie ne sont pas là complètement. Il y a des gens qui vivent dans le logement, il faut prendre la vraie vie en compte, personnaliser la solution et l'accompagner, expliquer comment on optimise, comment on utilise les installations. Autre effet constaté : on automatise tout, on ne doit plus ouvrir les fenêtres, on installe des capteurs partout ; de ce fait on déresponsabilise et il y a des effets de contournements.

2/ Celui d'une démarche de groupement sur les logements collectifs en neuf, qui prend en charge le financement et la maintenance d'une chaufferie collective, couvre l'investissement, la maintenance, et la revente en coûts fixes sur plusieurs années. Cela amène la question d'accompagnement dans le temps, pour permettre aux personnes de réaliser des économies d'énergie.

Ce type de projets gagnent à être mené en mode collaboratif. Cela nécessite de trouver les acteurs qui veulent bien collaborer, c'est ça le plus compliqué. La posture de coopération n'est pas simple mais apporte beaucoup de valeurs, au sein du club Noé, club régional sur nouveaux modèles économiques. Un des freins, qui risque d'évoluer, est que l'énergie n'est pas chère. Il faut avoir une contrainte de devoir faire mieux, on a peur de demander, j'ai envie de faire du bien à l'environnement, mais c'est parfois difficile à entendre pour des personnes qui ont du mal à payer leur énergie.

Les gens ont peur de ne pas avoir le choix, les entreprises et experts imposent parfois des choix qui appartiennent aux clients. Il y a aussi la question du financement et la jungle des aides pour lever ces freins là. Quand on veut faire une rénovation énergétique ce n'est pas un achat plaisir. Il faut faciliter au maximum ce passage à l'acte. Il nous revient de prendre la transition énergétique comme un tout.



Questions de la journaliste aux intervenants

LC : La transition énergétique est-elle une opportunité ou une contrainte ?

EV : Comment changer de vision sur la sobriété qui instinctivement est vécue comme négative ? C'est en essayant de trouver des convergences avec d'autres thématiques comme les questions sanitaires et de confort qu'on fera bouger les lignes et qu'on apportera des solutions. On sait par exemple qu'on mange trop de calories et trop de calories animales. Manger moins de calories dans l'absolu et moins de calories animales, c'est bon d'un point de vue santé, on va améliorer notre santé et réduire nos impacts sur l'environnement. Plutôt que se dire qu'en prenant le vélo on va se prendre la pluie, lapoussière, on peut le voir comme une manière de se reconnecter à l'environnement et de lutter contre une activité trop sédentaire. On peut avec une habitation mieux isolée et moins consommer d'énergie.

Tout en essayant de voir ça comme une opportunité, il ne faut pas trop se voiler la face. Si l'énergie n'est pas chère on ne change pas de modèle. N'oublions pas que depuis le 1^e avril 2014 la taxe carbone est passée à 45 euros la tonne de CO₂, soit 11 centimes sur le litre d'essence. Le bâton il es En face il faut des carottes et des solutions qui permettent d'avancer. Il faut voir ça comme une opportunité et une convergence et se dire que tout ne va pas bien se passer si on ne fait rien.

LC : Il n'y a pas de raison que ça se passe bien si on ne fait rien ... Il faut de la volonté politique, est ce que la transition énergétique est politiquement séduisante ? Est ce que c'est rattaché à des mesures sur l'emploi ? Comment on convainc une personne d'aller vers la transition énergétique ?

EV : L'Ademe vient de faire des scénarios avec la CCI, la préfecture et le Conseil Régional, Nous avons traduits des scénarios massivement renouvelables en termes d'impacts et des mobilités. Par rapport à un scénario tendanciel, l'important est de dire quelles ressources humaines il faut pour que ça se passe. 150 000 personnes en région actuellement travaillent dans les renouvelables, il en faudrait 200 000. C'est une manière d'aborder de manière pragmatique et concrète ces questions. Voir comment concrètement s'engager dans la TE et faire des liens avec le système économique.

DD : Par rapport à l'emploi, dans les logiques qu'on développe, on a une volonté de découpler la création de valeur de la consommation de matières ; pas de la décroissance mais de la croissance sans consommer trop de matières premières. Si je dois poser un matériel, aujourd'hui on veut créer de la valeur différemment, ne faut il pas plutôt travailler sur la réutilisation, l'optimisation, la formation ? Il y a une évolution dans les compétences, les métiers vont évoluer et les compétences dont j'ai besoin vont changer. On va vers des nouveaux métiers notamment sur le coaching énergétique, accompagner des personnes qui ont des difficultés dans la consommation, intégrer des solutions dans le quotidien.

CR : Nous on parle aussi de coaching de la mobilité, on va agir sur l'offre, sur la mobilité mais les gens vont aller toujours plus loin. On a redéveloppé des transports collectifs, on pense que les gens vont avoir un usage rationnel de leur mobilité, mais en réalité, ça ne se passe pas comme ça ! La routine de mobilité est souvent difficile à casser et elle va souvent au delà du rationnel ; on continue à utiliser sa voiture. Jouer sur l'offre a ses limites et coûte cher, on va regarder plus précisément les comportements individuels. On va travailler avec les gens pour les objectiver, on va leur apporter des compétences. Faire du vélo ce n'est pas inné, prendre les transports collectifs ce n'est pas simple, le cocktail de la mobilité n'est pas ouvert pour tout le monde, partout, dans toutes les situations. Pour dépasser un usage individuel et propriétaire de la voiture, il convient d'acquérir des expériences et de la connaissance.

Il y a une expérience en Picardie qui consiste à « tester le train », par une démarche d'ambassadeur de la mobilité. D'autres travaux intéressants à étudier sont ceux de *We move* qui accompagne des personnes en retour à l'emploi par des solutions de mobilité : des personnes qui sont souvent en situation de précarité aussi à cause de la mobilité. On recommande de travailler sur les contraintes qui président à la mobilité : explorer en détails les contraintes de l'employeur, de l'individu.

Débat avec le public



Question : Après les chocs pétroliers, la France a mené des campagnes « en France on a pas de pétrole mais on a des idées », a-t-on pu voir ce qui a marché lors de cette campagne ? Y-a-t-il eu un infléchissement des consommations ?

Mathilde Szuba : Il y a eu aussi la « chasse au gaspi », avec un personnage de campagne qui ressemblait au bonhomme Nesquik. C'était la bestiole à chasser, il y avait un logo. L'aspect politique de l'énergie n'intéressait pas grand monde. On a peu d'info. Il faut savoir aussi que ce fut la période du programme nucléaire, du plan Messmer. Si les premières expériences ont été lancées du temps de De Gaulle, le plan de lancement du nucléaire s'est fait dans la suite des chocs pétroliers pour assurer l'indépendance. La construction de réseaux de chaleur s'est faite aussi dans la suite des deux chocs pétroliers. Le but était de se rendre moins dépendant d'un chantage de l'OPEP, perspective de réserves stratégiques de pétrole à Dunkerque.

Pour mémoire, l'Agence Internationale de l'Energie a été créée « contre l'OPEP » pour aider les pays à faire face à la pression de l'OPEP. Les pays se devaient d'avoir 3 mois de consommation de pétrole stockés quelque part pour pouvoir répondre à des problèmes géopolitiques. Ces réservoirs sont à côté de la centrale de Gravelines.

Contribution : Je travaillais dans une salle de commande où on avait la consigne de baisser la température des bureaux, les gens se plaignaient d'avoir trop froid, le système était mal conçu et le thermomètre était mal réglé. Je me rappelle que c'est à cette époque là qu'on a décrété le changement d'heures pour se caler au rythme de vie par rapport au soleil. Et on a fait la promotion des véhicules diesel à cette époque là. On a promu le moteur diesel car il avait un rendement plus intéressant. Il consomme moins par km. Maintenant on voit qu'à cause des particules fines on taxe un peu plus le diesel qu'il ne l'était. Les gens préfèrent les SUV, on a une augmentation des consommations maintenant.

Contribution : Il faut voir le bilan carbone de la délocalisation de la production. Il y a eu une désindustrialisation en France et un déplacement des émissions de GES ailleurs dans le monde.

Question : Et les voitures autonomes et le développement du moteur hydrogène dans tout ça ? ça peut faire baisser radicalement la part de consommation d'énergie des transports ?

Eric Vidalenc : En transport, il faut faire la différence entre le fret et le transport de voyageurs, c'est à peu près 50/50. A propos de la voiture autonome ou hydrogène, il y n'a pas de raison de penser que la technologie seule va résoudre les problèmes. Les voitures consomment moins qu'il y a 30 ans, sont plus efficaces et paradoxalement, on consomme plus de pétrole. C'est le paradoxe de Jevons, on a un effet rebond qui fait qu'on va de plus en plus loin, de plus en plus vite. L'effet rebond c'est : « je consomme moins pour faire un km donc je vais faire plus de km ». Le véhicule autonome ne sera pas plus efficace si on en fait un truc hybride où on se balade à 80% à vide, mais si on promeut le covoiturage, l'autopartage ça pourra être intéressant. La voiture électrique a un rendement 3 fois supérieur au moteur thermique mais on risque de se déplacer plus.

Cyprien Richer : Le véhicule thermique ou électrique, peu importe, mais... pour faire quoi ? Si c'est pour remplacer les transports à pied ou collectifs, où serait le bilan positif ? On devrait plutôt se poser la question du covoiturage, de l'autopartage. 80% des voitures individuelles ont des places vides, elles sont en stationnement 90% de leur temps de vie, c'est un modèle qui défie toute logique, on commence seulement à remettre ça en question. Si on dit aujourd'hui que la solution c'est changer le moteur, on a tout faux. L'image de travailler sur l'équipement automobile est une vraie fausse route. Il faut rationaliser. Non, la voiture ne doit pas servir à aller à 300 m à l'école ou 800 m à la boulangerie. Il faut travailler sur l'aménagement urbain, la tarification. La flotte d'entreprise. La façon de faire va rationaliser les usages.

Question : Quels pièges pourraient apparaître avec les applications au niveau internet et numérique comme Blablacar, ? Notamment dans le cas du développement de monnaie virtuelle ?

Question : Que pensez vous des voitures aux 2 litres/100km pour permettre de limiter la consommation en ville pour les petits trajets ?

Question : la meilleure énergie c'est celle qu'on ne consomme pas, on ne met pas ça en place en France ?

Contribution : Passive Haus est un label et pas une norme. En France, concernant les réglementations thermiques, on est essentiellement sur des moyens mis en place lors de la construction et non une mesure de la performance une fois que le bâtiment est construit. On va avoir des ponts thermiques, on va perdre de la qualité. En Allemagne on s'attache plus aux résultats de consommation. Aujourd'hui les bâtiments neufs consomment moins que les anciens, les maisons 1930 du Nord en sont les témoins. Quand je suis proprio je vais amortir mes travaux, quand on est locataire on ne fait pas les travaux mais on paie les charges. Ne faut-il pas faire quelque chose réglementairement pour obliger les propriétaires à faire des travaux ?



Contribution : Je vais mettre dans le débat deux choses. La première, la question du transport de marchandises, dans une période où on voit des attaques contre le fret ferroviaire, il y a une casse du fret ferroviaire. L'autre thème c'est l'inégalité des personnes et des citoyens fasse à la transition énergétique, on a dit que l'énergie n'est pas chère et pourtant il y a un certain nombre de ménages en précarité énergétique, comment on les embarque dans l'aventure de la transition énergétique ? Idem pour la nourriture, il y a des personnes victimes de la malbouffe. Est ce que la transition énergétique est uniquement une affaire de « bobos » ?

Question : Est ce que l'augmentation de la consommation d'énergie pour les transports est due à une demande de la mobilité augmentée du fait de la métropolisation ? Faut-il sortir du processus de métropolisation ?



Contribution : Quand on voit le chauffage en terrasse dans les bars, c'est invraisemblable. Pour les véhicules, on fait des 4x4 grands comme des maisons, il y a bien des décisions politiques pour orienter l'industrie ? Pour le 2 litres au 100, le gouvernement de Jean Marc Ayrault avait demandé aux industriels de mettre ça sur le marché, ça a depuis été abandonné. Renault avait un prototype, abandonné parce que le gouvernement n'a pas maintenu ses objectifs. L'hydrogène est un moyen de stocker l'énergie intermittente.

Je ne vous trouve pas assez alarmiste sur l'urgence de dérèglement climatique. On a des pluies tropicales, élévation de la température des océans, ébauche de tornade en France, tempête tropicale en Irlande. Faudrait un peu plus s'affoler !

Réaction : C'est intéressant : Avant on nous disait qu'on était trop alarmiste. Cela prouve que la perception évolue ?

Question : Quelle part d'internet et du numérique là dedans ?

Contribution : Il y a un côté très inégalitaire des consommations énergétiques, on a des consommations très liées au revenu, ¼ des foyers sur Lille sont en précarité énergétique. Une fois qu'on a posé ça, on arrive à la conclusion logique que l'effort est à faire par les CSP + ou les catégories les plus riches. Ça pose la question des imaginaires, comment pousser des populations à réduire leur consommation.

Eric Vidalenc : Il y a eu ces derniers jours une tribune de Jancovici, il y a eu le G400, il y a une urgence, il peut y avoir des choses, néanmoins si on s'assoie sur tous les processus de décision collectif qu'on essaie de construire est que ça améliorera les choses ? Je n'en suis pas certain. Il y a un processus de décentralisation, les régions établissent leurs stratégies, c'est un processus un peu long qui peut être un peu trop long vis à vis de l'urgence. Mais quand on voit les retours d'expérience, on voit qu'il y a des choses qui se sont faites de manière plutôt concertée. Il n'y a pas de manifestation pour dire « non non on veut prendre notre bagnole le dimanche ». On a inauguré un démonstrateur dans la région sur l'hydrogène. Si il y a une question d'urgence il faut considérer la sobriété sérieusement.



Mathilde Szuba : Dans les exemples que j'ai présentés, il n'y a pas eu de manifestations pour revendiquer de prendre la bagnole. Il y a surtout eu une insatisfaction sur le fait que le gouvernement ne communiquait pas assez. On a besoin de centraliser les objectifs, les objectifs climatiques doivent correspondre à ce qui fait sens au niveau mondial. On a plein de contraintes admises dans

notre vie : on ne peut pas construire ce qu'on veut dans son jardin, on accepte d'aller à l'école, de payer des impôts. Mais on n'aurait pas à être responsable de nos impacts sur le climat ?

Une réaction par rapport aux remarques sur les enjeux d'inégalité. Quand on se demande comment on va réduire la consommation, on se demande ensuite comment répartir les efforts. J'ai étudié le rationnement pendant la Seconde Guerre Mondiale, il y a une connotation très négative en France parce que l'Allemagne exportait la production agricole en France en Allemagne. En Grande Bretagne, le rationnement était perçu beaucoup plus positivement parce qu'il y avait un blocus des Allemands, la plupart des importations ne pouvaient plus arriver. Le rationnement c'était organiser la résistance face à une pénurie imposée par l'ennemi.

Cela nous amène à la justice sociale. Rationner c'est réduire les consommations de tout le monde, de manière égalitaire, et forcément ça frappe plus durement les plus gros consommateurs. Le niveau de revenus dit quel est le niveau de consommation, une mesure de rationnement est une mesure de nivellement des inégalités économiques. Concernant la consommation de nourriture pendant la 2e guerre mondiale, cela a été mesuré par des analyses : la santé des enfants a été améliorée, car l'alimentation de rationnement était meilleure que ce que le marché pouvait produire tout en étant raisonnable pour les enfants. On a du mal à y croire. Le rationnement c'est surtout dur pour le marché, les politiques interviennent dans le marché, l'autorité politique vient se mêler et reprendre la main sur le marché pour décider de ce qu'on va distribuer à qui. Nous avons donc une l'occasion de réfléchir aussi aux enjeux d'égalité. Pour revenir à la question « opportunité ou contrainte », on voit qu'en discutant des répartitions énergétiques, il faut parler des inégalités économiques. C'est un levier très fort.

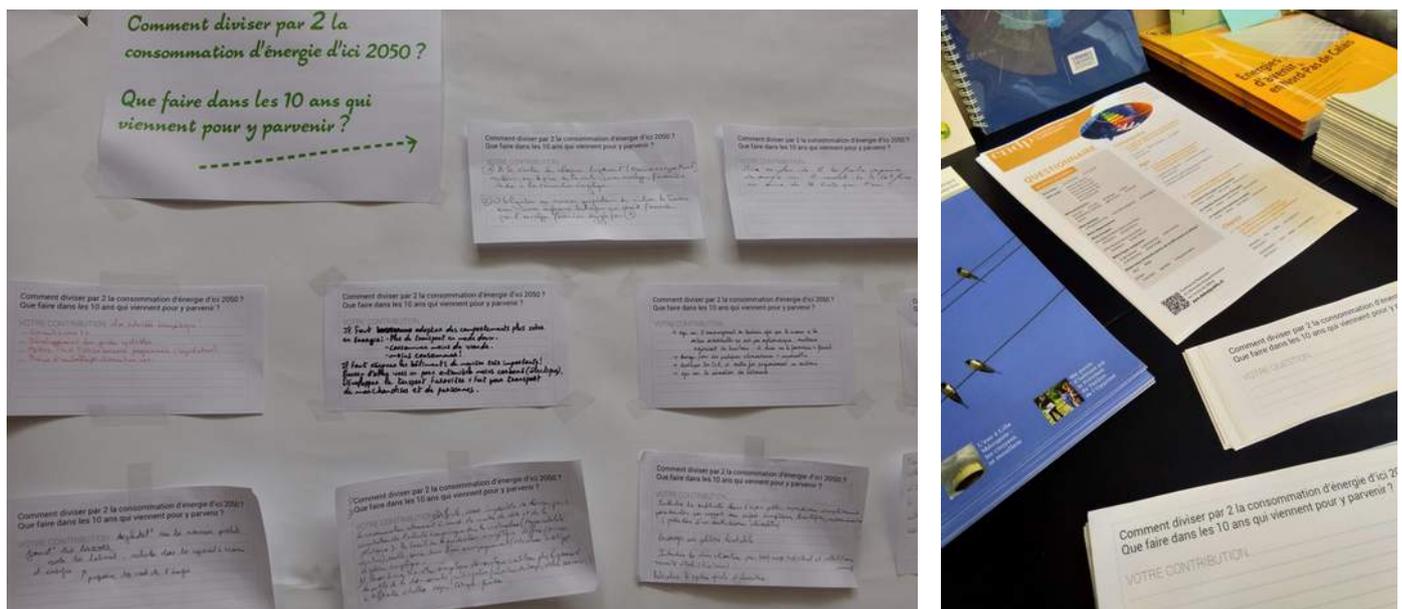
Didier Dumont : Concernant la question du suivi de la performance, il y a des contrôles qui existent, et les objectifs ne sont quasiment jamais atteints. Il faut permettre que l'ensemble des corps de métier qui interviennent travaillent mieux ensemble. Il y a un enjeu considérable sur la rénovation. La question propriétaire / locataire est très importante. Concernant les inégalités, on a une réflexion sur l'auto-réhabilitation, qui permette de faire une rénovation à moindre coût avec la participation des habitants.

Cyprien Richer : Il existe une vulnérabilité écologique, on voit que certains ménages ont peu de marge de manœuvre, parfois ça se cumule, mais peut aussi s'opposer. On est plus sur des ménages périurbains,

ménages avec maisons neuves qui habitent loin de leur travail, souffrent beaucoup de la dépendance automobile pour la mobilité. Il faut réussir à améliorer la transparence et travailler sur les mécanismes au moment des choix, on n'a pas d'étiquette indiquant la consommation énergétique des transports alors qu'il y en a sur les frigos. Il y a une vraie réflexion à avoir. Il y a une réflexion sur le numérique et les marchandises à avoir. On a des facilitations avec le numérique qui nous permet d'éviter certains déplacements, mais il y a parfois des effets nocifs ; On va vite arriver à la question de la société de consommation.

On parle peu de l'impact énergétique des marchandises parce qu'on les connaît mal, on est sur une société qui s'alimente de la société de consommation. On a du mal à se dire qu'on va freiner la croissance. Il y a un levier majeur de transition énergétique. Maintenant on a le fret on a les canaux avec le canal seine nord, so watt ? On peut faire des canaux et développer le fret mais ça ne correspond pas aux usages actuels, on est sur un modèle économique du « juste à temps », livré en 24 h chez soi. C'est ça qu'il faut d'abord faire évoluer, il faut avoir une réflexion sur les marchandises et les cycles courts, manger mieux et rémunérer les producteurs.

Sur la métropolisation, il faut réfléchir à la mobilité, la dépendance au réseau qu'elle produit, et comment on peut mieux l'organiser. La métropolisation est un phénomène physique de la mondialisation, on peut se poser la question de notre modèle global de société. Pour finir sur la métropolisation, on a des leviers de planification, il faut de l'attention, il faut de l'action, il faut faire respecter les aménagements et les choix qui ont été faits. On ne peut pas tout balayer du revers de la main, il faut aussi se rendre compte des réflexions et des attentes, des évolutions de la société et voir aussi ce qui freine ces évolutions de la société. Ne pas agir c'est rester sur un modèle contestable et contesté : toujours créer de l'habitat, aller toujours plus loin et plus vite.



Contribution : Je veux parler de l'éducation, on a un débat entre personnes intéressées et comment faire pour intéresser les personnes qui ne le sont pas. Comment faire pour diviser par 2... je n'ai eu qu'un seul cours de transition énergétique en option, dans mon cursus universitaire.

Cyprien Richer : A pied à l'école ! C'est enseigner la sécurité routière, apprendre aux enfants à marcher dans la rue, sentir son environnement urbain, et il y a l'éducation des parents derrière ça, c'est moins facile en voiture. C'est quelque chose qu'on a totalement perdu, la baisse des modes actifs chez les jeunes dans la dernière étude déplacements, c'est la honte. Cela permet de faire de l'éducation, d'inciter au changement de comportement des générations futures, et ça participe à l'éducation des parents.

Contribution : L'éducation ça marche pas mal chez les grands aussi, on va repartir chez nous sans solution, on n'est qu'entre intéressés, on n'en sort pas grand chose. Il y a la responsabilisation par l'information, vous êtes tous des sachants, vous captez des savoirs et faites des études, je prends l'exemple d'ATMO Hauts de France, il faut amener le canal d'information à nous, mettre les informations d'ATMO sur les écrans d'affichage sur les autoroutes, des campagnes de pub. Qu'est ce qui relève de la loi ? Qu'est ce qui relève de nous ? La journée de 3 jours, à part avoir un travail qui permet d'être chez soi, on peut pas le faire.

Question : Sur la politique de rationnement est ce que l'UE peut le faire ?

Mathilde Szuba : En Grande Bretagne sous Tony Blair et Gordon Brown, des réflexions avaient été relancées, c'était la déclinaison de leurs engagements de Kyoto.

Clôture du débat | Mots des associations co-organisatrices



Mot de Yannick Paillard, président de l'ADAV (voir aussi doc en annexe)

La voiture du futur, la voiture hybride, le lobby automobile nous dit qu'on fera de l'électricité ça fera moins de CO2, or pour nous, la question c'est comment on se déplace. Pour revenir sur l'électromobilité, on peut la comparer avec les modes de déplacement actif.

Pour marcher, il ne faut pas s'équiper de technologies, il faut juste des chaussures. Pour faire du vélo, il faut en acheter un et ça ne consomme pas d'énergie non plus, et si on va plus loin, le vélo électrique est une vraie solution. Ça coûte 2 cents pour 100 km, la voiture électrique entre 20 et 50 000 euros à l'achat, soit 2,5€ pour 100 km... Il faut ajouter les externalités à la voiture électrique. C'est cause d'accidents, c'est la santé : se déplacer en voiture = sédentarité = 160 000 morts an. En plus avec 312€ de prime à l'achat ça a un impact sur les dépenses publiques. Enfin, la voiture électrique fait appel au nucléaire, ça dégage des particules fines, plus lourdes que pour la voiture thermique donc plus de particules au final. Pour nous le mieux c'est les modes de déplacements actifs complétés par les transports en commun : il faut de l'aménagement, et de l'information pour réduire la circulation automobile. Il faut aussi penser à la perméabilité des villes.

Mot de Paulo-Serge Lopes, président de Virage Energie

Le titre du débat de ce soir est issu d'un ouvrage d'Hélène Gassin et Benjamin Dessus.

Virage Énergie est une association qui a été créée en 2006 pour créer des scénarios décentralisés de facteur 4 en région Nord-Pas de Calais. Nous avons sortis un premier scénario en 2008 et embrayé sur deux autres en 2013 et 2016. Au regard des débats de cette soirée, cela nous incite à aller au delà de l'entre-soi militant et des sachants. Je retiens que plutôt qu'avoir affaire à des tableurs Excel, il faut faire percoler et essayer en abordant les questions de



Paulo-Serge Lopes conclut le débat de Virage Energie 59-62 ce jeudi 14 a la MRES "Comment diviser par 2 notre conso d'énergie d ici 2050 ?"



sobriété énergétique et les questions d'aménagement du territoire. Je vous invite pour cela le 28 juin pour l'AG de Virage Energie, on clôtura une transition pour l'association avec les pistes de travail pour construire transition énergétique en mode sobriété. Il est important d'imaginer les modifications sociétales liées à la transition énergétique et d'interroger nos imaginaires. Virage Energie s'emploie à cela et le débat de ce soir montre qu'il y a encore beaucoup de travail à faire. Pour cela, nous accompagnons des territoires et des collectifs dans la mise en place de stratégie de sobriété énergétique.

Mot de Nathalie Sédou MRES

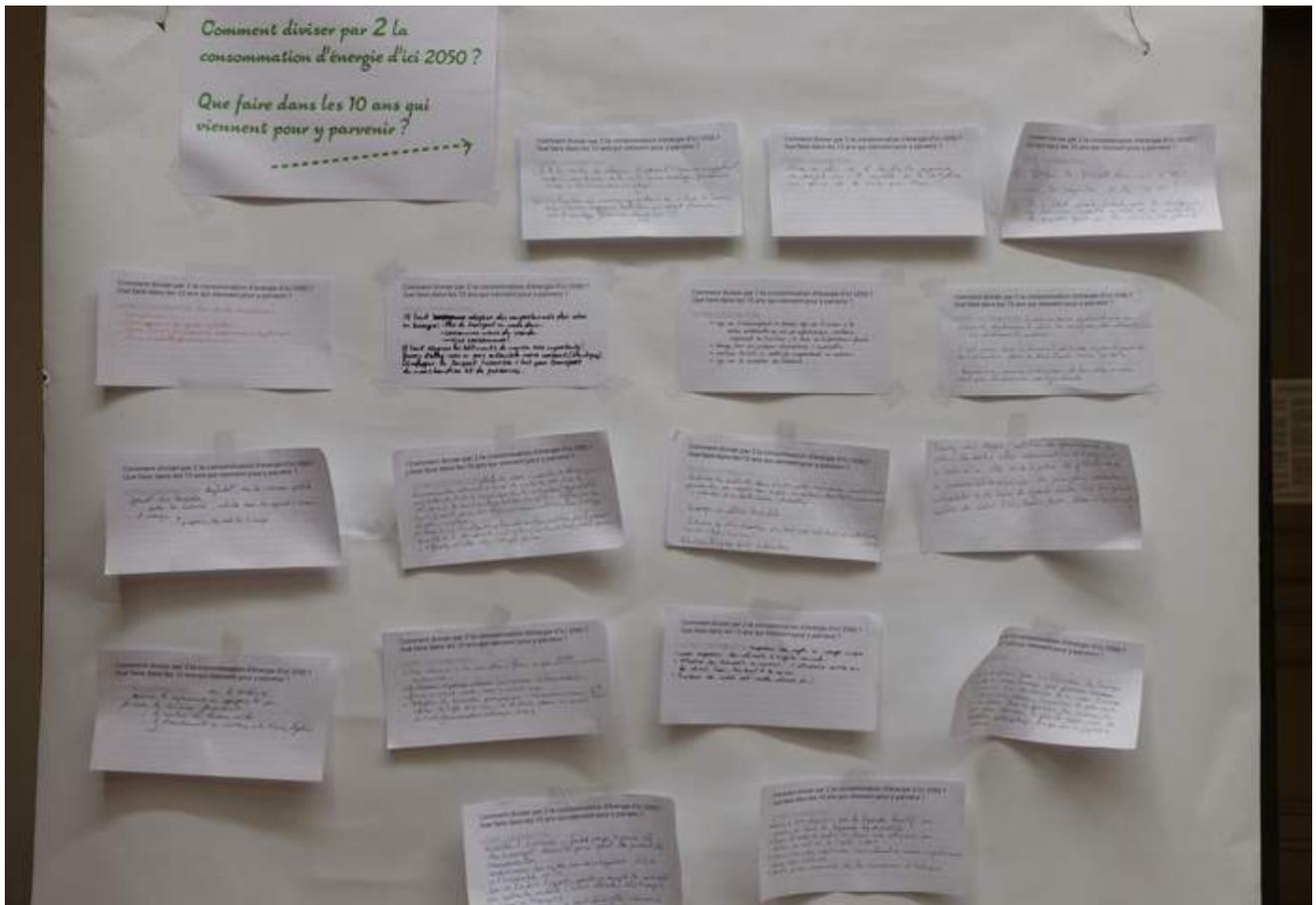
Le président de la MRES Christopher Liénard, souffrant, est excusé. Il aurait tant souhaité être présent ! Nous vous invitons à nous retrouver à la fête de l'environnement et des solidarités les 22-24 juin, avec notamment une frise climatique et énergétique qui donnera à voir les 40 années passées, et à imaginer les 40 années à venir, à l'occasion des 40 ans de la MRES. Pour conclure, clin d'oeil à la photographie de l'affiche de l'événement, un cliché pris à Dunkerque. Quels usages de l'énergie identifiez vous sur cette image ?

- ✓ Lampadaire
- ✓ Bateau de prospection pétrolier, il stationne depuis 2 ans à quai parce qu'il n'y a plus de marché
- ✓ Bâtiment historique mais délabré, besoin de rénovation énergétique
- ✓ Stationnement pour voiture
- ✓ Bateau en bois qui avançait à la voile
- ✓ Entreprise maritime, qui nous amène au fret maritime, au transport de marchandises
- ✓ Un ancien squat musical, où des des pales d'éoliennes avaient été entreposées !



L'énergie est partout... !

21h 50 Merci à tous !



www.mres-asso.org

www.virage-energie.org

www.droitauvelo.org

et aussi

 **#sowattcitoyens**

« La sobriété, une question individuelle et collective »

par Eric Vidalenc

DÉBAT PUBLIC PROGRAMMATION PLURIANNUELLE DE L'ÉNERGIE

DU 19 MARS AU 30 JUIN 2018



Annexe 2

Contributions écrites déposées durant et à l'issue du débat

Comment diviser par 2 la consommation d'énergie d'ici 2050 ?
Que faire dans les 10 ans qui viennent pour y parvenir ?

VOTRE CONTRIBUTION.....

Mise en place de la tarification progressive
de l'énergie sur la moitié de la Californie
ou encore de la CO2 pour l'eau

Comment diviser par 2 la consommation d'énergie d'ici 2050 ?
Que faire dans les 10 ans qui viennent pour y parvenir ?

VOTRE CONTRIBUTION.....

→ agir sur l'aménagement du territoire afin que le recours à la
voiture individuelle ne soit pas systématique, meilleure
organisation du territoire, et miser sur le ferroviaire à fluvial
→ changer pour des pratiques alimentaires + responsables
→ développer les ENR et mettre fin progressivement au nucléaire
→ agir sur la rénovation des bâtiments

Comment diviser par 2 la consommation d'énergie d'ici 2050 ?
Que faire dans les 10 ans qui viennent pour y parvenir ?

VOTRE CONTRIBUTION.....

① Pourquoi le transport aérien a-t-il été
retiré des négociations de la COP 21 ?

② On n'entend personne protester contre le développement
des destinations accessibles en avion et la construction
de paquebots géants pour les croisières, très polluants.

Comment diviser par 2 la consommation d'énergie d'ici 2050 ?
Que faire dans les 10 ans qui viennent pour y parvenir ?

VOTRE CONTRIBUTION... réglementer^o sur les nouveaux produits
format^o dans les écoles,
isolat^o les bâtiments, réduire dans les appareils à économie
d'énergie } négative des coûts de l'énergie.

Comment diviser par 2 la consommation d'énergie d'ici 2050 ?
Que faire dans les 10 ans qui viennent pour y parvenir ?

VOTRE CONTRIBUTION...

- 1) A la vente de chaque logement (maison ou appartement)
retenu, sur le prix de la vente, une enveloppe financière
de die à la rénovation énergétique.
- 2) Obligation au nouveau propriétaire de réaliser les travaux
avec une ingénierie technique qui serait financée
par l'enveloppe financière dégagée par (1)

Comment diviser par 2 la consommation d'énergie d'ici 2050 ?
Que faire dans les 10 ans qui viennent pour y parvenir ?

VOTRE CONTRIBUTION...

Il faut ~~travaux~~ adopter des comportements plus sobres
en énergie: - Plus de transport en mode doux.
- Consommer moins de viande.
- moins consommer!

Il faut rénover les bâtiments de manière très importante!
Besoin d'aller vers un parc automobile moins carboné (électrique).
Développer le transport ferroviaire + fret par transport
de marchandises et de personnes.

Comment diviser par 2 la consommation d'énergie d'ici 2050 ?
Que faire dans les 10 ans qui viennent pour y parvenir ?

VOTRE CONTRIBUTION

- + suppression des objets à usage unique.
- + quasi suppression des aliments d'origine animale.
- + utilisation des transports en commun + alimentation centrée sur les aliments frais, bio, local et de saison.
- + limitation des achats neufs (meubles, vêtements, etc.)

Comment diviser par 2 la consommation d'énergie d'ici 2050 ?
Que faire dans les 10 ans qui viennent pour y parvenir ?

VOIRE CONTRIBUTION

- rebalancer l'écartaxe - faire payer le poids réel du transport dans le prix final de produits de consommation.
- conditionner les aides au développement de 2 A à l'accessibilité en TC.
- lors de l'achat logement, prendre en compte le coût total avec contraintes mobilité (achat véhicule, coût transport, temps passé en transport).
- appels de projets qu'on peut lier croissance économique et consommation énergétique -

Comment diviser par 2 la consommation d'énergie d'ici 2050 ?
Que faire dans les 10 ans qui viennent pour y parvenir ?

VOTRE CONTRIBUTION

1) Difficile, voire impossible de diviser par 2 la consommation notamment à cause de modes de vie et de la concentration de l'activité économique dans les métropoles (Responsabilité politique). Un travail sur la production énergétique diffuse (sources éparpillées), multi-sources, d'un accompagnement/éducation à ce type de gestion énergétique -

2) Penser à une transition énergétique décentralisée : utiliser plus largement les outils de la démocratie participative (convention de citoyens, ateliers scénarios ; à différentes échelles Région - Métropole - Quartier)

Comment diviser par 2 la consommation d'énergie d'ici 2050 ?
Que faire dans les 10 ans qui viennent pour y parvenir ?

VOTRE CONTRIBUTION..... sur la MOBILITÉ'.....
ADAPTER le règlement de copropriété pour
faciliter les décisions favorisant :
- la création de locaux vélos
- le branchement de voitures électriques, hybrides
etc.....

Comment diviser par 2 la consommation d'énergie d'ici 2050 ?
Que faire dans les 10 ans qui viennent pour y parvenir ?

VOTRE CONTRIBUTION.....
- Imposer une politique ferme sur l'utilisation de l'énergie.....
- Imposer un maximum d'énergie par personne (par an).....
- Informer sur les aberrations de la consommation d'énergie.....
(1 personne / voiture 1000kg, l'augmentation de grosse voiture).....
- Faire des débats dans le quartier, les écoles, les
places pour informer le plus de gens, avec des
Informations pédagogiques dirigées vers la population
concernée.

Comment diviser par 2 la consommation d'énergie d'ici 2050 ?
Que faire dans les 10 ans qui viennent pour y parvenir ?

VOTRE CONTRIBUTION.....
• Rendre le DPE obligatoire pour les logements locatifs puis
interdire de louer les logements trop énergivores
• Réduire le nombre de quotas CO₂ fournis aux entreprises pour
obtenir un coût de la t. eq CO₂ ≈ 100 €
• Assurer des repas végétariens (sans alternative carnée) régulièrement
dans nos cantines
• Sortir d'une économie de la croissance à tout prix.....

Comment diviser par 2 la consommation d'énergie d'ici 2050 ?
Que faire dans les 10 ans qui viennent pour y parvenir ?

VOTRE CONTRIBUTION... La sobriété énergétique !
- Circuits courts
- Développement des pistes cyclables
- Mettre fin à l'obsolescence programmée (légalisation)
- Moins d'emballages alimentaires

Comment diviser par 2 la consommation d'énergie d'ici 2050 ?
Que faire dans les 10 ans qui viennent pour y parvenir ?

VOTRE CONTRIBUTION...
- Faire redécouvrir la ville sans voiture : fermer les ^{de rues} qu'on a à la circulation
centrales -
- Instaurer un péage urbain (pour réduire la pollution)
- Favoriser les circuits courts, taxer les circuits longs
- Multiplier les séquences pédagogiques : "Conversations carbone" ^{par les}
afficher les infos de la rue, de la école (écran avec qualité ^{des}
de l'air, consommation d'énergie, etc.) ^{générés}

Comment diviser par 2 la consommation d'énergie d'ici 2050 ?
Que faire dans les 10 ans qui viennent pour y parvenir ?

VOTRE CONTRIBUTION... Les mises en œuvre systématiques par des
plans de... de... de... dans les entreprises, les administrations
et les établissements scolaires...
C'est prévu dans le document stratégique de plan de protection
de l'atmosphère pour le Nord-Pas de Calais en 2015...
Depuis lors, aucune implication de leur mise en œuvre...
alors que les données sont parvenues...

Comment diviser par 2 la consommation d'énergie d'ici 2050 ?
Que faire dans les 10 ans qui viennent pour y parvenir ?

VOTRE CONTRIBUTION.....

Interdire la publicité dans l'espace public: injonctions complètement paradoxales par rapport aux enjeux énergétiques, climatiques, environnementaux (production d'un double discours schizophrène)

Encourager une politique dénataliste

Interdire la climatisation pour tout usage individuel et collectif sans nécessité vitale (hôpitaux)

Relocaliser le système agricole et alimentaire et en informant le public

Anticiper très concrètement les risques de famine en France, en Europe liés à des événements climatiques extrêmes couplés à des risques de rupture énergétique.

Trouvez-vous logique l'ambition du gouvernement de réduire de moitié notre consommation d'énergie d'ici 2050 d'un côté et de l'autre des publicités et de la communication massives des principaux constructeurs automobiles à des heures de grande écoute sur les grands médias de masse (TV, Radio, Presse, Réseaux Sociaux, etc.) ?

DÉBAT PUBLIC PROGRAMMATION PLURIANNUELLE DE L'ÉNERGIE

DU 19 MARS AU 30 JUIN 2018



Annexe 3 affiche / flyer

So watt ?

L'énergie une affaire de citoyens...



Jeudi 14 juin 2018

19h00 • MRES • 23 rue Gosselet, Lille

Table-ronde | Débat citoyen

Entrée libre

Mathilde Szuba, maître de conférences, Sciences Po Lille

Cyprien Richer, chargé de recherche en géographie des transports, CEREMA

Didier Dumont, président du club Noé, dirigeant de Dumont Énergies

Eric Vidalenc, responsable du pôle transition énergétique, ADEME Hauts de France

Comment diviser par **2** la consommation d'énergie d'ici 2050, comme le prévoit la loi ? Qui décide des efforts à produire et comment ? Un débat sur nos besoins énergétiques et la façon de les faire évoluer. **Table-ronde et débat animés par Lucile Leclair, journaliste.**


cndp Commission nationale
du débat public

Vous donner la parole
et la faire entendre.



UN DEBAT
LABELLISE
DANS LE
CADRE DU