

À vélo contre l'EPR : contribution au débat, par quelques vélorutionnaires

D'où vous est venu l'esprit vélorutionnaire ?

De la respiration quotidienne des échappements de moteurs, de la moto qui vous a frôlé dans un couloir de bus ou de la bagnole garée sur votre piste cyclable ?

Ou bien souhaitez-vous une ville plus conviviale, moins bruyante, avec moins de privilèges et d'espace au sol accordés aux automobilistes, et des logements et bureaux qui permettent de parquer votre vélo ?

Ou encore prenez-vous votre vélo pour échapper à l'industrie du transport qui distend l'espace, gaspille les énergies fossiles et détruit le climat ?

Peut-être un peu tout à la fois, avec le plaisir d'être autonome et la liberté de vous arrêter où et quand vous voulez...

Mais quel rapport avec l'énergie nucléaire ?

Ce qui suit est une contribution au débat, proposée par quelques membres de Vélorution.

Une petite mise au point pour commencer. Le nucléaire est souvent présenté comme une solution aux émissions de gaz à effet de serre, parfois même comme une solution « propre », en cette période où le réchauffement climatique occulte les autres menaces polluantes. C'est en fait une double inexactitude. Les voitures, motos et camions, qui sont responsables de 40% des émissions de gaz à effet de serre, ne sont pas mus à l'électricité, et ne le seront pas dans une période de temps compatible avec l'urgence climatique. Par ailleurs, le fonctionnement des centrales nucléaires a une part de responsabilité dans le réchauffement climatique, (et des transports par camions sont nécessaires à leur fonctionnement ! au passage, le chantier de l'EPR durera plus de six ans, avec son ballet de camions en autres engins). Et dans l'absolu, les déchets nucléaires sont des déchets hautement toxiques que l'on ne sait pas traiter. Les centrales nucléaires polluent donc massivement et ne sont pas une solution aux causes du réchauffement climatique.

Vélorution, à travers le thème des transports, dénonce la contre-productivité de l'industrie du déplacement, causée par le dépassement d'un seuil critique de consommation d'énergie, et dont les impacts sont non seulement environnementaux, mais également sociaux. De fait, l'approche argumentaire de la contre-productivité utilisée par Vélorution est beaucoup plus large que son

application aux transports, et s'applique à nos modes de production et de consommation, d'énergie en particulier.

Les impacts environnementaux et sociaux de nos choix énergétiques forment le constat classique que l'on peut trouver dès les premières lignes du manifeste négaWatt (« pour un avenir énergétique sobre, efficace et renouvelable ») :

« Nos modèles énergétiques restent fondés sur un dogme intangible : produire toujours plus pour consommer toujours plus. Pourtant, il est urgent de rompre avec la croissance immodérée de nos consommations, partager nos ressources de façon équitable et contribuer à la solidarité entre les hommes. Si nous n'agissons pas, une vraie crise de l'énergie est devant nous : pénuries des ressources, risques environnementaux majeurs, conflits internationaux et profonde inégalité. Agissons en changeant notre regard sur l'énergie.

Adoptons la démarche négaWatt : soyons d'abord plus sobres dans nos comportements, travaillons ensuite à l'efficacité dans nos usages de l'énergie, soutenons enfin le développement des énergies renouvelables. Le temps presse : l'avenir négaWatt doit commencer maintenant. »

Le scénario négaWatt est une approche modérée et pourrait être politiquement rendue acceptable et appliquée par un gouvernement qui saurait prendre suffisamment d'indépendance vis à vis des lobbies industriels et financiers.

La notion de contre-productivité industrielle que nous utilisons trouve son origine au coeur de la réflexion d'Ivan Illich (dans « Énergie et équité » par exemple, 1973), que Jean-Pierre Dupuy résume ainsi (dans « Pour un catastrophisme éclairé », 2002) :

« Toute valeur d'usage peut être produite de deux façons, en mettant en oeuvre deux modes de production : un mode *autonome* et un mode *hétéronome*. Ainsi, on peut apprendre en s'éveillant aux choses de la vie dans un milieu rempli de sens ; on peut aussi recevoir de l'éducation de la part d'un professeur payé pour cela. On peut se maintenir en bonne santé en menant une vie saine, hygiénique ; on peut aussi recevoir des soins de la part d'un thérapeute professionnel. On peut avoir un rapport à l'espace que l'on habite fondé sur des déplacements à faible vitesse : marche, bicyclette ; on peut aussi avoir un rapport instrumental à l'espace, le but étant

de le franchir, de l'annuler, le plus rapidement possible, transporté par des engins à moteur. On peut rendre *service* à quelqu'un qui vous demande de l'aide ; on peut lui répondre : il y a des *services* pour cela.

Contrairement à ce que produit le mode hétéronome de production, ce que produit le mode autonome ne peut en général être mesuré, évalué, comparé, additionné à d'autres valeurs. Les valeurs d'usage produites par le mode autonome échappent à l'emprise de l'économiste ou du comptable national. Il ne s'agit certes pas de dire que le mode hétéronome est un mal en soi, loin de là. Mais la grande question qu'Illich eut le mérite de poser est celle de l'articulation entre les deux modes. Il ne s'agit pas de nier que la production hétéronome peut vivifier intensément les capacités autonomes de production de valeurs d'usage. Simplement, l'hétéronomie n'est ici qu'un *détour de production* au service d'une fin qu'il ne faut pas perdre de vue : l'autonomie. Or l'hypothèse d'Illich est que la « synergie positive » entre les deux modes n'est possible que dans certaines conditions très précises. Passés certains *seuils* critiques de développement, la production hétéronome engendre une complète réorganisation du milieu physique, institutionnel et symbolique, telle que les capacités autonomes sont paralysées. Se met alors en place ce cercle vicieux divergent qu'Illich a nommé *contreproductivité*. »

Cette réflexion appliquée aux transports est le sujet principal de « Énergie et équité » et fait d'Ivan Illich le référent vélosophique ; elle est résumée de façon saisissante par le fameux :

« Entre des hommes libres, des rapports sociaux productifs vont à l'allure d'une bicyclette, et pas plus vite. »

Quelques extraits du début du livre, en rapport avec notre sujet (rappel, « Énergie et équité » a été écrit en 1973 !) :

« Aujourd'hui il est devenu inévitable de parler d'une crise de l'énergie qui nous menace. Cet euphémisme cache une contradiction et consacre une illusion. Il masque la contradiction inhérente au fait de vouloir atteindre à la fois un état social fondé sur l'*équité* et un niveau toujours plus élevé de croissance industrielle. Il consacre l'illusion que la machine peut absolument remplacer l'homme. Pour élucider cette contradiction et démasquer cette illusion, il faut reconsidérer la réalité que dissimulent les lamentations sur la crise : en fait, l'utilisation de hauts quanta d'*énergie* a des effets aussi

destructeurs pour la structure sociale que pour le milieu physique. Un tel emploi de l'énergie viole la société et détruit la nature.

[...]

Une politique de basse consommation d'énergie permet une grande variété de modes de vie et de cultures. La technique moderne peut être économe en matière d'énergie, elle laisse la porte ouverte à différentes options politiques. Si, au contraire, une société se prononce pour une forte consommation d'énergie, alors elle sera obligatoirement dominée dans sa structure par la technocratie et, sous l'étiquette capitaliste ou socialiste, cela deviendra pareillement intolérable.

[...]

La prétendue crise de l'énergie est un concept politiquement ambigu. Déterminer la juste quantité d'énergie à employer et la façon adéquate de contrôler cette même énergie, c'est se placer à la croisée des chemins. À gauche, peut-être un déblocage et une reconstruction politique d'où naîtrait une économie post-industrielle fondée sur le travail personnel, une basse consommation d'énergie et la réalisation concrète de l'équité. À droite, le souci hystérique de nourrir la machine redouble l'escalade de la croissance solidaire de l'institution et du capital et n'offre pas d'autre avenir qu'une apocalypse hyperindustrielle. »

Conclusion (provisoire ?)

Sur les traces d'Ivan Illich, la démarche vélorutionnaire n'est que le volet « transport » d'une critique plus globale, qui dénonce la consommation de toujours plus d'énergie comme condition du bien-être humain : une consommation d'énergie trop importante peut au contraire avoir des conséquences gravissimes, non seulement sur le plan environnemental mais également sur la marche de la société.

L'EPR, pour revenir à notre sujet du jour, outre le fait qu'il entérine une politique d'investissements considérable dans un mode de production d'électricité dangereux et polluant - le nucléaire -, est donc intrinsèquement nuisible en ce qu'il participe de cette course au toujours plus d'énergie.

Place au débat...

(Quelques vélorutionnaires de Paris-IdF, le 1/3/2007.)