

## **REDUCTION DE LA CONSOMMATION: DEFI DE L'EFFET REBOND ET ASPECT COMPORTEMENTAL**

---

Café climat du 7 mars 2017 à la Fumisterie, Genève, en partenariat avec le Réseau objection de croissance (ROC)

Intervenants: Vincent MOREAU, chercheur EPFL, Collège des humanités et Marlyne SAHAKIAN, chercheuse UNIL, faculté des géosciences et de l'environnement.

Modération : Daniel Badoux

Notes: Félix Dalang



### **Vincent Moreau**

#### Contact

La notion de l'effet rebond existe depuis le début de l'industrialisation. Les machines à vapeur n'ont pas eu l'effet espéré de diminuer du travail humain, mais ont eu l'effet d'augmenter la consommation et la précarité des sans-travail. Dans le domaine de l'énergie, l'effet rebond est défini comme le pourcentage de l'économie non réalisée par rapport à l'économie qui aurait en théorie pu être réalisée. Exemple : du fait qu'on possède une voiture économe, on a tendance à conduire plus. Il existe tant d'autres exemples : laisser le frigo allumé pendant les vacances, ne pas éteindre l'ordinateur à écran économique, etc.

On peut classer les effets rebond :

Type 1 : rebond direct : sachant que l'appareil est économe en énergie, on l'utilise davantage.

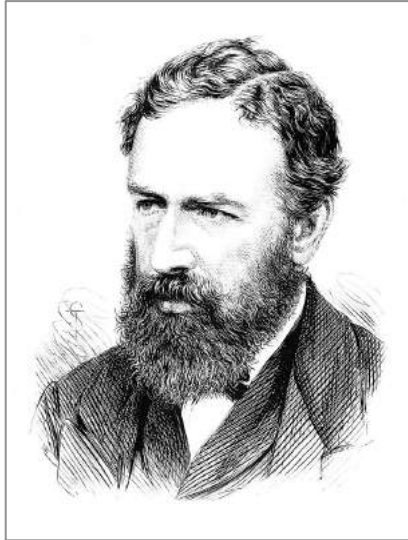
Type 2 : l'économie d'énergie représente une économie monétaire. Cet argent est utilisé pour d'autres consommations supplémentaires

Type 3 : la baisse de consommation de biens intenses en énergie fait baisser leur prix. Ceci incite de nouveaux consommateurs d'acheter ces biens.

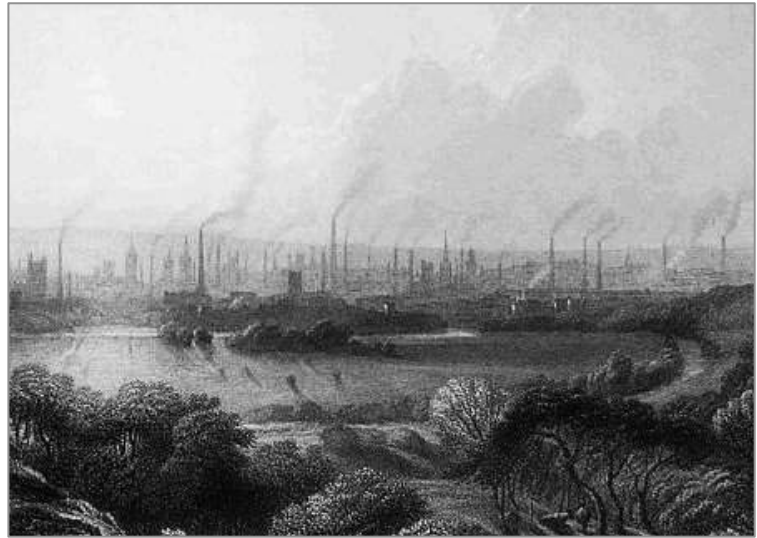
L'effet rebond peut atteindre 100%. Exemples : L'augmentation de performance énergétique des logements est compensée par l'agrandissement de ces derniers. L'effet est à peu près 100%.

L'économie budgétaire réalisée par un régime végétarien est compensé par davantage de voyages, y.c. en avion. L'effet rebond est environ 100%.

Dans le « paradoxe de Jevons » l'effet rebond dépasse même les 100%.



*Stanley Jevons économiste  
(1877)*



*Les manufactures alimentées au charbon de Manchester  
au XIXe siècle. Les progrès technologiques qui ont permis  
l'utilisation du charbon durant la Révolution industrielle  
ont augmenté de manière substantielle la consommation  
de ce combustible.*

Deux exemples: 1. Le covoiturage. Le fait d'être à plusieurs dans une voiture incite les automobilistes de rouler sur des trajets beaucoup plus longs, ce qui mène à surcompenser l'économie d'énergie. 2. La vie en ville est plus économe en énergie que la vie à la campagne. Ainsi, 40% des ménages en ville de Genève ne possèdent pas de voiture. Mais les citadins ont besoin de plus de vacances, pour échapper aux mauvaises conditions de la ville. L'effet rebond est supérieur à 100%.

L'effet rebond est inhérent à tout mécanisme économique. Il est délicat de l'aborder au niveau politique. Il existe différentes mesures de l'effet rebond : l'énergie, l'émission de gaz à effet de serre, voire le bilan environnemental (composé d'un mix d'indicateurs).

## **Marlyne Sahakian**

### [Contact](#)

La chercheuse présente une approche plus qualitative suite à une enquête approfondie auprès de 40 ménages.

La consommation de l'énergie est invisible mais la notion quantitative est difficile à détecter. On trouve bien sûr une relation entre le revenu et la consommation d'énergie, mais il y a quantité d'autres facteurs qui interviennent tout aussi fortement. La perception de la consommation d'énergie ne correspond en rien avec la consommation réelle. On trouve une corrélation nette entre la consommation et l'espace disponible. Exemple : une famille pauvre qui habite un grand appartement (sans confort). Ils ont de volumineux congélateurs pour des achats effectués une fois par mois en gros.

Les familles avec plusieurs logements (familles séparées, résidences secondaires) doublent leurs installations de consommation.

Les normes ont changé : aux USA il n'est pas rare de trouver des ménages qui font 365 lessives par an. Les médias influencent beaucoup les normes : pas seulement par la publicité, mais aussi par les films et les documentaires.

On pourrait définir des « couloirs de consommation » une limite inférieure et une limite supérieure de consommation, avec un tarif préférentiel pour les familles qui consomment dans ces marges.

## Discussion

La consommation de l'énergie est en baisse en Suisse, mais si on inclut la consommation de l'énergie utilisée pour la fabrication en Asie des appareils et installations (l'énergie grise) la consommation est en augmentation.

L'organisation d'auto-partage Mobility est unique en Suisse. Elle collabore avec les CFF. L'effet d'économie d'énergie est bien, contrairement au car sharing actuellement en plein essor en France.



Une solution pour éviter l'effet de rebond est de diminuer le temps de travail à la place de « gaspiller » l'argent économisé. Une autre serait que chaque poste de consommation nuisible à la collectivité soit placé dans des couloirs de consommation. Ainsi des économies sur le poste électricité ne se transformeraient pas en consommation supplémentaire de déplacements en avion, par ex.

Il faut soigner la ressource « temps » c'est également une ressource limitée, au même titre que le terrain.

*J'ai aimé que les deux invité-e-s n'aient pas seulement dressé un bilan accablant, mais ont tenté de fournir des solutions à ce problème délicat. Nous n'avons rarement eu autant de public intéressé, intrigué et participant. Merci à eux d'avoir nourri une discussion constructive !*

*Félix Dalang*

*Pour en savoir plus sur l'effet rebond:  
[https://fr.wikipedia.org/wiki/Effet\\_rebond\\_\(%C3%A9conomie\)](https://fr.wikipedia.org/wiki/Effet_rebond_(%C3%A9conomie))*