

CHRISTIAN GERONDEAU

**ÉCOLOGIE,**  
**LA GRANDE**  
**ARNAQUE**



**ALBIN MICHEL**

Christian Gerondeau

Écologie,  
la grande arnaque

Albin Michel

## Table

I. Tout va mal.....	8
II. Le flux et le stock.....	13
III. Bons et mauvais élèves .....	22
IV. Gaspillages à tous les étages .....	35
V. Le péché originel.....	63
VI. Les voitures et les vaches.....	72
VII. Le rapport Stern.....	83
VIII. Alors, que faire ? .....	93
IX. L'air que nous respirons.....	107
X. La danseuse de la République .....	122
XI. Nos villes paralysées .....	143
XII. Tout ne va pas mal !.....	161

## INTRODUCTION

Soyons clair.

L'arnaque, ce n'est pas d'affirmer la réalité du réchauffement climatique. Même si le mouvement n'est pas uniforme – le mois de juin 2007 a été dans notre pays le plus froid depuis un demi-siècle –, qui pourrait sérieusement nier que nous connaissons depuis deux décennies des hivers, des printemps, des étés et des automnes étonnamment chauds ? Les écologistes ont raison quand ils proclament la gravité des dangers qui peuvent menacer la planète.

L'arnaque, ce n'est pas non plus de répéter que l'homme est sans doute responsable de ces changements. Même s'il n'y a pas là de certitude absolue, la grande majorité des spécialistes jugent qu'il existe de fortes chances que le réchauffement actuel soit lié aux activités humaines, et il est probable qu'ils ne se trompent pas.

La grande arnaque, ce sont les centaines de milliards d'euros ou de dollars prélevés sur les contribuables du monde entier au bénéfice d'intérêts particuliers et gaspillés chaque année sans aucun résultat, au nom d'hypothétiques remèdes aux risques qui nous menacent.

Car si les écologistes ont raison quand ils dénoncent la réalité des dangers, ils s'opposent avec la plus grande vigueur aux mesures qui permettraient de les éloigner. La rationalité cède alors la place à l'idéologie.

Parce qu'ils refusent le nucléaire, qui est la seule manière de produire massivement de l'électricité sans rejeter de gaz carbonique, le fameux CO<sub>2</sub>, ils ont inventé le mythe des « énergies renouvelables », or celles-ci ne peuvent jouer au mieux qu'un rôle marginal, quand elles n'aggravent pas les choses. En s'opposant au « tout nucléaire », ils ont engendré le « tout CO<sub>2</sub> ».

Parce qu'ils refusent l'automobile, le camion et l'avion, qui répondent aux neuf dixièmes des besoins de transport de l'humanité et sont indispensables à son développement, ils ont inventé le mythe du « transfert modal ». Il faudrait que nous nous déplaçons en vélo, en navette fluviale ou dans des transports en commun qui ne peuvent guère exister que dans les centres-villes, et que les entreprises aient recours à des moyens d'acheminement de leurs marchandises qui nécessitent des jours ou des semaines, alors qu'un camion peut les livrer en quelques heures.

C'est alors en vain que des centaines de milliards d'euros sont dépensés chaque année dans le monde pour construire des éoliennes qui ne fonctionnent qu'un quart du temps, pour subventionner des biocarburants aux rendements dérisoires, pour faire circuler des trains presque vides ou construire des infrastructures inu-

tiles, le tout au prétexte de « sauver la planète », qui justifie désormais tout et n'importe quoi.

Au début de juillet 2007, les ministres français et italien en charge des transports adressaient à l'Union européenne une demande de subvention de 725 millions d'euros pour participer au financement de la liaison ferroviaire Lyon-Turin qui figure parmi les « priorités » de la Commission. D'un montant total voisin de 15 milliards d'euros entièrement à la charge des contribuables, ce gigantesque ensemble de travaux devrait être achevé en 2020.

À cette occasion, Jean-Louis Borloo se situait dans la droite ligne de ses prédécesseurs et du commissaire européen aux transports en déclarant : « Derrière cet accord, il y a la volonté affirmée, absolue, de nos deux pays de rentrer résolument dans le développement durable. Ce projet est crucial... pour la réduction des émissions de gaz carbonique et pour le sauvetage de notre planète. »

Or, dans la meilleure des hypothèses, la future liaison transalpine évitera chaque année le rejet dans l'atmosphère de 125 000 tonnes de ce gaz, ce qui correspond très exactement à onze minutes des émissions chinoises actuelles. Autrement dit, à rien. Pour s'en convaincre, il suffit de savoir que chaque tranche nucléaire moderne qui se substitue à une centrale à charbon de même puissance évite le rejet dans l'atmosphère de huit millions de tonnes de CO<sub>2</sub> par an et équivaut de ce point de vue à plus de soixante « Lyon-Turin », pour un investissement de trois milliards d'euros qui ne coûteront rien au contribuable. Et le projet du Lyon-Turin est malheureusement la règle et non l'exception. S'il est construit, le grand canal Seine-Nord épargnera au mieux chaque année le rejet de 68 000 tonnes de CO<sub>2</sub>, ce qui correspond très exactement à 41 secondes des émissions mondiales de l'ensemble des gaz à effet de serre de la planète, qui se chiffrent à 100 000 tonnes par minute.

Pendant ce temps, les choses s'aggravent. La Chine construit une centrale à charbon chaque semaine, et jamais le rythme d'accroissement des rejets dans l'atmosphère n'a été aussi élevé qu'aujourd'hui, nous menaçant à terme d'une catastrophe annoncée. Alors que le taux de progression des émissions mondiales s'établissait à 1,1 % dans les années 1990, il est passé à 3,1 % depuis 2000.

Quant à nous, nous gaspillons sans fin l'argent du contribuable national. Une dizaine de milliards d'euros au moins pourrait être épargnée chaque année pour le budget de l'État sans qu'il en résulte la moindre différence perceptible sur nos rejets, ni le moindre inconvénient pour notre économie, bien au contraire. C'est autant que le budget de nos universités.

Comme tout le monde, j'aime les arbres, la verdure, les oiseaux et l'air pur, et l'avenir de la planète me préoccupe.

Ce livre n'est pas dirigé contre les défenseurs de l'environnement, mais contre une dérive qui se sert de l'écologie pour imposer une vision tragique de notre monde et mettre en cause le fonctionnement même de notre société. Dans ce but, ceux qui ont fait de cette perversion de l'écologie leur raison d'être ont recours à deux procédés.

Lorsque des problèmes viennent à être réglés, comme c'est le cas pour la pollution locale de l'air et pour bien d'autres, ils font tout leur possible pour que nos contemporains n'en sachent rien et pour entretenir des peurs injustifiées. Il en est ainsi du sort des déchets nucléaires qui constitue un autre mythe fondateur de l'écologisme. On sait en effet traiter ceux-ci pour qu'ils ne présentent aucun risque pendant des siècles sinon des millénaires, contrairement à ce dont les écologistes ont réussi à convaincre l'opinion planétaire. Il s'agit là du type même du faux problème, et qu'importe si la Banque mondiale estime à 500 000 le nombre des Chinois qui meurent chaque année de la pollution de l'air imputable au charbon !

S'agissant du changement climatique, les écologistes ne mettent l'accent que sur la face noire des choses et passent sous silence les évolutions positives que connaît l'humanité et qui lui sont liées. Mais, surtout, ils jettent l'anathème sur les technologies qui permettraient d'y remédier, et se révèlent les ennemis de la cause qu'ils affirment défendre. Ils nous culpabilisent et nous engagent sur des voies sans issue.

Ils projettent ainsi sur la société tout entière leur propre perception du monde et contribuent puissamment à la morosité qui est l'une des caractéristiques de notre pays, au point de nous distinguer de l'ensemble de la planète.

Au début de 2006, l'institut canadien de sondage Globescan rendit publics les résultats d'une enquête internationale désormais célèbre. La question posée était la suivante : « Certains disent que la libre entreprise et l'économie de marché constituent le meilleur système sur lequel fonder l'avenir de la planète. Qu'en pensez-vous ? » Une approbation massive se dégagait des réponses obtenues, avec parfois des scores inattendus. Ce n'est pas aux États-Unis, mais en Chine « populaire » que les réponses positives furent les plus nombreuses. 74 % des habitants de l'Empire du Milieu se déclarèrent en faveur de la libre entreprise et du marché, alors que 20 % seulement manifestèrent un avis contraire. La proportion des réponses positives atteignit ensuite 71 % aux États-Unis, 70 % en Inde, 68 % en Indonésie, 66 % en Grande-Bretagne, 65 % en Allemagne, 63 % en Espagne et en Pologne, 59 % en Italie, etc. Bref, un véritable plébiscite mondial. Dans aucun pays les adversaires de la proposition formulée ne furent plus nombreux que ses partisans.

Dans aucun pays, sauf en France : seuls 36 % de nos compatriotes déclarèrent avoir une opinion positive de la libre entreprise et du marché, c'est-à-dire du

monde dans lequel nous vivons en ce début de XXI<sup>e</sup> siècle, que nous le voulions ou non. La moitié s'y déclara même opposée.

En juillet 2007, un sondage du Pew Research Center, basé à Washington, mettait en évidence que 80 % des Français pensaient que leurs enfants vivraient moins bien qu'eux, ce qui constituait un triste record mondial.

Ces exceptions françaises méritent qu'on s'y arrête. Comment se fait-il que, seuls au monde ou presque, nous manifestions un tel pessimisme ? Bien entendu, l'écologie n'est pas seule en cause, mais elle y contribue, et c'est pour apporter un élément de réponse à cette question que ce livre a été écrit.

Ingénieur français de longue tradition familiale, j'ai l'habitude de m'en tenir aux faits et aux chiffres. Funeste erreur dans la France de ce début de siècle où seules comptent les idées reçues : l'avenir que l'on nous promet n'est-il pas lugubre ? Sacrifié sur l'autel de la mondialisation, le tiers-monde, c'est-à-dire l'essentiel de l'humanité, ne s'enfoncé-t-il pas inexorablement dans la pauvreté ? Les pays anglo-saxons, et d'abord l'Amérique qu'on voudrait nous donner comme référence, ne sacrifient-ils pas l'homme, à l'opposé de notre modèle social ? Nos entreprises privées ne sont-elles pas motivées par le seul profit au détriment de l'intérêt général, et guère plus efficaces que les entreprises publiques ? Notre pays n'est-il pas de plus en plus pollué, mettant en danger la santé de nos enfants ? N'allons-nous pas manquer bientôt d'eau, de pétrole, de tout ? N'est-il pas grand temps enfin de faire pénitence et de changer nos modes de vie ?

De nombreux sondages montrent que telle est bien la perception du monde qu'ont les Français en ce début de XXI<sup>e</sup> siècle, alors même que la réalité n'a le plus souvent aucun rapport avec cette image des choses. Et il n'est pas de domaine où le gouffre entre la réalité et les idées reçues soit encore aussi béant que celui de l'écologie.

Si ce livre se veut néanmoins un message d'espoir, c'est parce que nos nouveaux dirigeants ont montré dans d'autres domaines qu'ils savaient résister au politiquement correct qui nous a trop longtemps imposé sa loi. Il leur reste à le faire pour l'écologie.

Une approche nouvelle pourrait alors comporter deux volets, dont le premier aurait pour but de supprimer les multiples et gigantesques gaspillages que dénoncent les pages qui suivent.

Mais il pourrait aussi revenir à notre pays, parce qu'il est déjà exemplaire pour ses émissions, de prendre l'initiative d'une refondation de la politique mondiale de l'environnement. Inspirée par le dogmatisme écologique, celle-ci fait fausse route et apporte chaque jour un peu plus la preuve de son inefficacité.

## CHAPITRE PREMIER

# Tout va mal

Il faut avoir l'esprit singulièrement aiguë et anticonformiste pour résister au flot continu d'informations catastrophistes dont nous sommes quotidiennement abreuvés et que résume bien dans un de ses livres l'un de ceux qui, dans notre pays, ont fait de l'écologie leur principale raison d'être, leur cause personnelle, et largement forgé l'opinion nationale.

« Les jours du monde tel que nous le connaissons sont comptés. Comme les passagers du *Titanic*, nous fonçons dans la nuit noire en dansant et en riant, avec l'égoïsme et l'arrogance de ceux qui sont convaincus d'être maîtres d'eux-mêmes comme de l'univers.

« Et pourtant, les signes annonciateurs du naufrage s'accumulent : dérèglements climatiques en série, pollution omniprésente, extinction exponentielle d'espèces animales et végétales, pillage anarchique des ressources, multiplication des crises sanitaires. Nous nous comportons comme si nous étions seuls au monde et la dernière génération d'hommes à occuper cette Terre : après nous, le déluge...

« J'ai parcouru notre planète sous toutes les latitudes. Nul ne le sait mieux que moi : c'est un espace exigu, aux équilibres précaires. C'est un ultime cri d'alerte que je lance plutôt que de céder au désespoir : si nous tous, riches comme pauvres, ne modifions pas immédiatement notre comportement pour faire "mieux avec moins" et mettre l'écologie au centre de nos décisions individuelles et collectives, nous sombrerons inéluctablement... »

Il ne faudrait pas croire que l'auteur de ces lignes, Nicolas Hulot puisqu'il s'agit de lui, soit isolé<sup>1</sup>. Comme le titrait en septembre 2006 un *Journal du dimanche* en parlant des candidats à l'élection présidentielle de 2007 : « Ils veulent tous sauver la planète. » Chaque jour, d'innombrables articles, interviews, émissions nous transmettent le même message d'un pessimisme absolu. « C'est la survie de l'espèce humaine qui est en jeu », entend-on partout.

Il n'est pas un journal, pas un magazine, pas une revue qui n'en rajoute et ne publie des séries d'articles plus alarmistes les uns que les autres, dont les au-

---

<sup>1</sup> Nicolas Hulot, *Le Syndrome du Titanic*, Le livre de poche, 2004.

teurs, le plus souvent de bonne foi, mettent directement en cause notre société et notre mode de vie. L'« écologisme » constitue désormais l'un des modes d'attaque les plus manifestes de la manière dont fonctionne notre société, jouant un rôle certain dans le rejet de celle-ci par la majorité de nos compatriotes que révèlent les sondages.

Les manuels scolaires véhiculent aussi la même vision des choses, forgeant la perception des générations futures. Celles-ci perçoivent notre monde comme voué au pire, sous l'influence conjuguée des égoïsmes individuels et de l'intérêt aveugle des entreprises et des lobbies qui « gouvernent la planète ».

On conçoit que, dans de telles conditions, il soit difficile de prendre du recul et d'avoir une vision sereine et équilibrée des choses. Comment serait-il possible d'être optimiste ? Le chef de l'État de ce début de siècle lui-même n'a pas résisté à la grande vague culpabilisatrice, comme en témoigne le discours qu'il prononça à Johannesburg le 2 septembre 2002, à l'occasion de la séance plénière du Sommet mondial sur le développement durable.

D'entrée de jeu, Jacques Chirac donna le ton : « Notre maison brûle et nous regardons ailleurs. La nature, mutilée, surexploitée, ne parvient plus à se reconstituer et nous refusons de l'admettre. L'humanité souffre. Elle souffre de mal-développement, au Nord comme au Sud, et nous sommes indifférents. La Terre et l'humanité sont en péril et nous en sommes tous responsables [...].

« Nous ne pourrions pas dire que nous ne savions pas ! Prenons garde que le XXI<sup>e</sup> siècle ne devienne, pour les générations futures, celui d'un crime de l'humanité contre la vie. Si l'humanité entière se comportait comme les pays du Nord, il faudrait deux planètes supplémentaires pour faire face à nos besoins [...]. »

*Tous coupables !*

Autrement dit, tout ce que nous faisons est mal. Devant une reprise aussi claire des thèses de ceux qui dénigrent en permanence le fonctionnement du monde tel que nous le connaissons, on comprend sans peine la stupéfaction de beaucoup des chefs d'État présents, dont certains n'hésitèrent pas à qualifier Jacques Chirac de « pessimiste cosmique ».

On retrouve en effet dans ce discours toutes les thèses de l'extrême gauche, de l'altermondialisme et des écologistes les plus hostiles à la fois au mode de vie qui est le nôtre et au système économique qui est aujourd'hui celui de la planète.

Il n'y aurait rien à critiquer à cette vision des choses si elle partait d'une appréciation équilibrée du monde dans lequel nous vivons, mettant en balance ses

aspects négatifs qu'il serait absurde de nier, et notamment les risques liés au changement climatique, mais n'occultant pas ses côtés positifs alors que ceux-ci sont systématiquement passés sous silence.

Cette appréciation prendrait tout d'abord et avant tout en compte le sort actuel de l'espèce humaine. C'est en effet à une étrange inversion des valeurs que nous assistons. Dans toutes les religions, l'homme est au-dessus de la nature. Les visiteurs du temple du Ciel à Pékin y voient une esplanade circulaire à trois niveaux. Le plus élevé symbolise le ciel, l'intermédiaire l'homme, et le troisième la Terre. C'est là l'ordre normal des choses, et les religions monothéistes ne disent rien d'autre lorsqu'elles mettent la nature à la disposition de l'homme.

L'amélioration très rapide de la situation de l'humanité est donc à mettre en priorité dans la balance lorsqu'on parle de l'évolution de la planète, au lieu qu'elle ne soit même pas mentionnée. Car, contrairement à l'opinion répandue dans notre pays, *l'essentiel de l'humanité est engagé dans une phase de progrès sans précédent dans l'histoire.*

Au cours du siècle écoulé, *l'espérance de vie dans les pays du tiers-monde est ainsi passée de 27 à 65 ans.* La proportion d'enfants vaccinés a crû de 5 % à 80 % depuis cinq décennies. Le nombre moyen d'enfants par femme a été divisé par deux, régressant de 5,6 à 2,8. Le niveau de vie de la majorité des habitants des pays pauvres a doublé. L'alphabétisation a progressé de 25 % à 85 %. Le nombre d'êtres humains correctement nourris s'est accru de plus de deux milliards en trente ans. Le nombre de foyers raccordés à un système d'assainissement correct augmente de 100 000 *par semaine.* La planète compte aujourd'hui *un milliard d'internautes.* Près de la moitié des habitants du globe ont un téléphone portable. *Jamais les progrès de l'humanité n'ont été aussi rapides, sinon fulgurants.*

Certes, ce qui reste à faire est immense. Mais l'évolution continue à un rythme accéléré, tirée par les géants que sont la Chine et l'Inde dont l'économie croît aujourd'hui de 10 % par an. Et cette marche vers le progrès n'est aujourd'hui possible que parce que le tiers-monde, comme nous-mêmes, a désormais recours à l'énergie et que des centaines de millions de vies d'enfants, de femmes et d'hommes s'en trouvent incomparablement améliorées.

Qui pourrait imaginer qu'il en est ainsi en lisant les citations qui ont ouvert ce chapitre et dont le pessimisme est total ?

Certes, il est regrettable que, parmi les dizaines de millions d'espèces animales et végétales qui peuplent la planète, des milliers disparaissent chaque année. Mais j'avoue que, personnellement, leur sort m'émeut moins que celui d'un seul enfant du Bangladesh ou d'ailleurs qui pourrait être sauvé grâce à un vaccin à un ou deux euros et qui ne l'est pas encore.

Désormais, tout est balayé par la marée verte qui a conquis notre pays et notre continent. Chacun veut apporter sa contribution. Autrefois, il fallait laver « plus blanc que blanc », comme nous l'a appris Coluche. Aujourd'hui, il n'y a plus une entreprise qui ne se vante de faire plus d'efforts que les autres, et d'être plus verte que verte. Les publicités font partout référence aux économies réelles ou supposées des émissions de gaz carbonique, qu'il s'agisse de vendre de la lessive, des yaourts, des voitures, des réfrigérateurs, de l'essence ou de l'électricité. L'argument écologique est devenu l'alpha et l'oméga de tout discours, l'ultima ratio de toute décision.

L'Union européenne n'a-t-elle pas déclaré en mars 2007, sous la présidence d'Angela Merkel, que la sauvegarde de l'environnement était dorénavant sa priorité absolue, et n'a-t-elle pas adopté pour 2020 un triple objectif : réduire son utilisation d'énergie de 20 % ; diminuer d'autant ses rejets de gaz à effet de serre ; porter à 20 % également la part des énergies renouvelables au sein de sa consommation ?

A priori, chacun ne peut qu'applaudir. La sauvegarde de la planète ne mérite-t-elle pas des efforts de la part de tous ? L'avenir de nos enfants n'est-il pas en jeu ?

Pourtant, lorsqu'on voit certaines initiatives, le doute s'installe. Est-il vraiment nécessaire de développer à tout prix l'énergie solaire en Allemagne où il n'y a guère de soleil, ou d'ouvrir en France un réseau entier de pompes à éthanol alors que nous sommes incapables d'en produire pour l'alimenter et qu'il n'y a d'ailleurs pas de véhicules pour l'utiliser ? Faut-il vraiment paralyser la circulation dans nos villes, à commencer par Paris, pour contribuer à « sauver la planète » ? Que penser des éoliennes qui couvrent progressivement le globe en produisant de l'électricité plus chère que celle que nous pouvons obtenir autrement, et aux moments où nous n'en avons pas besoin et où elle ne vaut rien ? Comment expliquer que de nombreux pays veuillent fermer leurs centrales nucléaires alors qu'il s'agit de la manière la plus efficace de lutter contre l'effet de serre ? Est-il justifié d'accorder, toujours au nom de la lutte contre l'effet de serre, plus d'argent à nos chemins de fer qui assurent moins de 5 % de nos transports qu'à nos universités ? Est-il vraiment nécessaire que nos régions placent au premier rang de leur budget les TER (transports express régionaux), régulièrement utilisés par 1 % seulement de leur population, et leur consacrent autant d'argent qu'aux lycées dont elles ont la charge ? Est-il vraiment opportun que le président Bush subventionne à coup de milliards de dollars les agriculteurs américains pour qu'eux aussi fabriquent de l'éthanol, avec pour résultat de

doubler les cours du maïs et de provoquer au Mexique une « révolte de la tortilla », les plus pauvres n'ayant plus de moyens de se nourrir ?

Si ces diverses initiatives s'inséraient dans un plan cohérent et raisonné, chacun ne pourrait que s'en réjouir. Mais encore eût-il fallu que les responsables aient compris la nature très particulière et surprenante de l'effet de serre contre lequel ils déclarent vouloir lutter. Manifestement, ce n'est pas le cas.

## CHAPITRE II

# Le flux et le stock

Tout a commencé à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle avec le remplacement du travail humain et animal par celui des machines. Pour faire fonctionner celles-ci, il a fallu recourir à une énergie fournie par les ressources fossiles que les ères précédentes avaient accumulées dans le sous-sol du globe. Il s'est agi tout au long du XIX<sup>e</sup> siècle du charbon, auquel se sont ensuite ajoutés le pétrole puis le gaz naturel. L'ère industrielle aurait pu tout aussi bien s'appeler l'ère de l'énergie.

Aujourd'hui encore, le fonctionnement des pays développés et la marche vers le progrès du reste du monde seraient impossibles sans le recours aux énergies fossiles qui sont à l'origine de 8,5 milliards de tonnes équivalent pétrole (tep) sur les 10,5 que la planète consomme annuellement<sup>1</sup>. Autrement dit, les sources fossiles (pétrole, charbon, gaz naturel) procurent à l'humanité les quatre cinquièmes de l'énergie qu'elle consomme chaque année. Sans elles, tout s'arrêterait. Les usines ne pourraient plus produire, les transports seraient paralysés, les immeubles ne seraient plus éclairés ni chauffés, la production agricole elle-même dans beaucoup de pays serait réduite à néant ou presque faute de tracteurs, et la famine et la mort régneraient.

Mais il a fallu près de deux siècles pour que l'on prenne conscience d'une conséquence imprévue du recours au charbon, au pétrole ou au gaz naturel. Ces hydrocarbures dégagent en brûlant du gaz carbonique qui, même s'il ne présente pas de danger pour notre santé, est le plus important des produits qui concourent à l'effet de serre dont bénéficie notre planète. Il faut parler de bénéfice car, sans celui-ci, la température moyenne de notre globe serait plus basse d'environ 30 degrés que ce qu'elle est aujourd'hui, avec toutes les conséquences que l'on peut imaginer. Et nous ne serions pas ici pour en parler.

Il n'en demeure pas moins qu'un bien peut devenir un mal, et que l'accumulation excessive dans l'atmosphère de gaz carbonique, ainsi que d'autres produits qui contribuent pour plus d'un tiers à l'effet de serre tels que le méthane, peut légitimement susciter de grandes inquiétudes. Face à la gravité potentielle

---

<sup>1</sup> Afin de les comparer entre elles, toutes les énergies sont traditionnellement ramenées à une même unité, la tonne équivalent pétrole, qui équivaut à la quantité d'énergie contenue dans une tonne de pétrole.

du sujet, une approche rigoureuse s'impose, qui fasse la part de ce que l'on connaît avec certitude et de ce qui ne constitue encore que des hypothèses.

### *Toujours plus*

L'accroissement de la consommation d'énergie du globe constitue un premier constat indiscutable. Les choses ont démarré lentement tout au long du XIX<sup>e</sup> siècle, et ce n'est qu'au cours de la deuxième moitié du XX<sup>e</sup> qu'elles se sont brutalement accélérées avec le recours massif au pétrole et au gaz naturel, sans que la consommation de charbon cesse d'être massive pour autant. De 1973 à 2003, d'après les décomptes de l'Agence internationale de l'énergie dont le siège est à Paris, la consommation énergétique annuelle de la planète a augmenté des trois quarts. Certes, la production de biens et de services du globe, celle que traduit son PIB (produit intérieur brut), s'est accrue plus vite encore pendant cette période. Il n'en demeure pas moins que les besoins en énergie n'ont cessé de croître. Il ne faut donc pas s'étonner que les rejets de gaz carbonique d'origine énergétique dans l'atmosphère aient suivi une évolution parallèle, et soient passés de 15 milliards de tonnes par an en 1973 à près de 30 milliards de nos jours, l'Agence internationale de l'énergie prévoyant que si rien ne change, ils continueront à augmenter inéluctablement ensuite pour avoisiner 60 milliards de tonnes en 2050. Certes, la moitié de ces émissions est absorbée naturellement par la végétation et les océans, mais cela ne suffit pas.

Il ne faut pas s'étonner que, dans ces conditions, la concentration de gaz carbonique dans l'atmosphère n'ait cessé d'augmenter, car sa durée de vie y est extrêmement longue, de l'ordre de cent ans ! Durant le dernier âge glaciaire, cette concentration ne dépassait pas 180 ppm (parts par million), ce qui avait plongé de grandes parties de la planète dans un froid polaire. Ensuite, et jusqu'à la veille de l'ère industrielle, elle a avoisiné 280 ppm. Mais la teneur en gaz carbonique de l'atmosphère, mesurée depuis plus d'un demi-siècle au sommet des îles Hawaii, excède aujourd'hui 380 ppm et continue à s'accroître année après année. Or chaque ppm correspond à un peu plus de 7 milliards de tonnes de gaz carbonique de sorte qu'il y avait dans l'atmosphère terrestre environ 2 000 milliards de tonnes de gaz carbonique avant l'ère industrielle et qu'il y en a aujourd'hui 2 800 milliards, soit 800 de plus, essentiellement du fait de l'utilisation par l'homme, depuis deux siècles, des énergies fossiles.

## *Une inertie insoupçonnée*

Ce qu'il faut retenir aussi, c'est la disproportion des chiffres entre ce stock gigantesque (2 800 milliards de tonnes) et nos émissions annuelles d'origine énergétique (30 milliards de tonnes). Le stock est cent fois plus important que le flux, et les conséquences de ce constat remettent en cause les idées que nous avons quant à nos possibilités d'action sur l'effet de serre. Ce que nous pouvons faire pour modifier nos émissions n'a aucun effet significatif immédiat sur la quantité présente dans l'atmosphère. Il s'agit d'un phénomène d'une inertie considérable, et même si nos émissions cessaient d'augmenter, il faudrait près d'un siècle pour que les choses se stabilisent.

Si rien ne change, le stock du gaz carbonique atmosphérique atteindra au milieu de ce siècle 4 000 milliards de tonnes contre 2 800 aujourd'hui. Or si nous arrivons à diminuer nos émissions de 10 % sur l'ensemble de cette période, la quantité présente dans l'atmosphère en 2050 sera réduite d'une centaine de milliards de tonnes, et s'élèvera donc à 3 900 milliards de tonnes au lieu de 4 000. Autrement dit, rien ne sera vraiment changé.

Mais ce n'est pas tout. L'hypothèse d'une réduction de 10 % des émissions planétaires par rapport aux tendances actuelles peut paraître très modeste, mais il n'en est rien. La vérité, c'est qu'un tel objectif n'a pour l'instant rien d'évident, ni techniquement ni financièrement. Bien au contraire, le rythme d'accroissement des rejets ne cesse de s'accélérer.

Beaucoup des solutions aujourd'hui disponibles pour réduire nos émissions sont en effet très coûteuses si on veut les appliquer à grande échelle. À supposer que leur coût s'établisse en moyenne à 25 euros par tonne de CO<sub>2</sub> épargnée, ce qui est sans doute très optimiste, une diminution des émissions de 10 %, c'est-à-dire de 200 milliards de tonnes sur l'ensemble de la période, nécessiterait de dépenser 5 000 milliards d'euros, soit 100 milliards d'euros par an en moyenne. Et le résultat sur les concentrations dans l'atmosphère serait pourtant insignifiant.

## *Tout ou rien*

Il s'agit là d'un constat surprenant dont les conséquences remettent en cause les idées qui viennent spontanément à l'esprit. Nous avons affaire à un phénomène de type « tout ou rien ». Si nous arrivons à réduire massivement nos émissions par rapport aux tendances actuelles, nous serons efficaces. Mais si nous agissons sur elles de manière limitée, ce que nous ferons n'aura pour effet que

de *décaler un peu* les phénomènes dans le temps et nous aurons dépensé beaucoup d'argent pour rien.

C'est pourquoi les écologistes disent à juste titre que seule une réduction très massive des émissions par rapport aux tendances actuelles aurait un sens. Le protocole de Kyoto lui-même, dans sa forme actuelle, ne permettrait que de gagner six ans sur l'évolution des concentrations de gaz à effet de serre à la fin du XXI<sup>e</sup> siècle, même s'il était intégralement respecté, y compris par les États-Unis qui ne l'ont pas signé. Le niveau qui aurait été atteint en son absence en 2100 le serait en 2106, et ce serait tout !

On comprend pourquoi l'hypothèse d'une très forte réduction des émissions figure en bonne place parmi les nombreux scénarios étudiés par les experts des Nations unies à Genève du GIEC (Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat – en anglais IPCC). Ces scénarios vont de la poursuite des tendances actuelles telle que la prévoit l'Agence internationale de l'énergie, ce qui conduirait donc à 60 milliards de tonnes de rejets annuels d'origine énergétique en 2050, jusqu'à une réduction drastique des émissions mondiales qui seraient divisées par deux et retrouveraient en 2050 leur niveau actuel de 30 milliards de tonnes. Il est assez facile de calculer alors quelle serait l'évolution de la concentration du gaz carbonique dans l'atmosphère. Dans le premier cas, elle ne cesserait évidemment d'augmenter, passant selon les prévisions actuelles de 380 parts par millions à plus de 800 à la fin du présent siècle et plus encore au-delà. Dans l'hypothèse opposée, la concentration se stabiliserait à partir de 2050 et pour une longue période aux alentours de 450 ppm<sup>1</sup>, ce qui correspond à 3 500 milliards de tonnes de gaz carbonique dans l'atmosphère. Selon toute probabilité, les conséquences sur le climat ne seraient alors pas les mêmes.

### *Le changement climatique*

S'il est un sujet qui défraye presque tous les jours la chronique, c'est justement le climat, première source de conversation des êtres humains depuis la nuit des temps. Les variations climatiques ont toujours existé, comme en témoignent les parois de nos grottes où coexistent lions et mammoths. La grotte Cosquer située près de notre côte méditerranéenne était accessible à pied aux temps préhistoriques. Son entrée se trouve aujourd'hui à plusieurs dizaines de mètres sous le niveau des eaux, la mer ayant donc monté d'autant ! Plus près de nous, les périodes chaudes et froides se sont succédé au cours des siècles. Les légions de Jules César ont traversé à pied le Rhin gelé, alors que les Vikings ont

---

<sup>1</sup> Source : Rapports de la mission de l'Assemblée nationale sur l'effet de serre et du groupe de travail « Facteur 4 ».

habité aux alentours de l'an mil pendant plusieurs siècles le Groenland, dont le nom même est révélateur (*green land*).

Le changement peut aller plus vite encore. Enfant, j'allais patiner chaque hiver ou presque sur les étangs du bois de Boulogne ou sur le lac d'Enghien près de Paris, et je voyais la Seine charrier d'épais blocs de glace, toutes choses disparues de nos jours. Il faudrait donc être de bien mauvaise foi pour nier que nous vivons un épisode de réchauffement climatique très rapide.

Celui-ci est très récent, et les spécialistes affirmaient encore il y a vingt ou trente ans que nous étions engagés sur la voie d'un nouveau refroidissement de la planète. Mais la dernière décennie a été la plus chaude du siècle écoulé, et les récentes canicules de 2003 et 2006 ont semblé confirmer la tendance, tout comme le début de 2007. Sur les vingt années les plus chaudes recensées depuis qu'existent des enregistrements, dix-neuf sont survenues après 1980.

Il faut reconnaître également que les experts, longtemps partagés entre ceux qui affirmaient que l'accroissement des gaz à effet de serre n'était pour rien dans les variations climatiques actuelles, et ceux qui y voyaient une relation directe de cause à effet, ont pour la plupart rejoint le camp des seconds. Il existe encore quelques voix pour affirmer qu'il n'en est rien et que les évolutions récentes ne se distinguent pas de celles qui ont toujours existé dans le passé, mais elles sont de plus en plus isolées. Dans un article retentissant publié en octobre 2006, puis dans un livre paru quelques mois plus tard, Claude Allègre a ainsi mis en doute que les fluctuations climatiques actuelles soient liées aux activités humaines. Mais il est isolé, même si ses mises en cause du mouvement écologiste sont le plus souvent percutantes.

Les experts des Nations unies réunis au sein du GIEC ne sont certes pas encore totalement affirmatifs sur ce point, puisqu'ils estiment à 90 % la probabilité que le réchauffement climatique soit lié aux activités humaines, ce qui laisse place à 10 % d'incertitude. Mais ceux qui ne sont pas spécialistes de la question ne peuvent que se ranger aux côtés de la grande majorité des spécialistes et, même s'il ne s'agit pas d'une certitude absolue, prendre comme hypothèse qu'il existe un lien direct entre les concentrations de gaz à effet de serre dans l'atmosphère et le climat, et que nous nous dirigeons très probablement vers une poursuite sinon une accélération du réchauffement de la planète.

### *Un large éventail de prévisions*

L'ampleur de celui-ci fait encore l'objet de multiples discussions entre spécialistes, et le fera encore très longtemps. Pour l'évaluer, il faut en effet avoir recours à des modèles informatiques de simulation de l'atmosphère et des océans

qui sont empreints de multiples inconnues. Les marges d'incertitude sont considérables, et les prévisions d'évolution de la température moyenne du globe varient en conséquence dans des fourchettes très larges.

Alors qu'il est généralement admis que la température moyenne de notre planète s'est accrue de 0,6 degré, ce qui est modeste, au cours du XX<sup>e</sup> siècle, les pronostics des Nations unies font état d'une élévation possible au cours du XXI<sup>e</sup> siècle allant de 2 à 6 degrés. La fourchette de variation est donc très large, et chacun conçoit aisément que les conséquences sur le climat ne seraient pas les mêmes si c'est l'hypothèse la plus basse qui se vérifie, ou bien la plus haute.

On peut imaginer qu'elles restent relativement minimales dans le premier cas, et même que, contrairement à d'autres, certains pays puissent bénéficier d'un accroissement de la température terrestre, la situation géographique médiane de la France étant à cet égard relativement favorable. Le Canada, la Grande-Bretagne ou les pays scandinaves ne bouderaient pas nécessairement quelques degrés de plus. Même dans notre pays, la morsure de l'hiver peut faire très mal.

Mais, dans l'hypothèse d'un relèvement très fort des températures du globe au cours du siècle à venir, personne ne peut dire ce qui se passerait. Certains estiment que l'humanité en a vu d'autres et saura s'adapter comme elle l'a toujours fait. N'y a-t-il pas des hommes qui vivent à Stockholm (température moyenne : 6 degrés) et d'autres à Dakar (température moyenne : 30 degrés) ? D'autres experts font état de pronostics catastrophiques : fonte des glaciers, multiplication des cyclones, élévation marquée du niveau de la mer, vagues de sécheresse ou inondations, et prédisent l'enfer pour les pays chauds.

Le pire n'est pas sûr, mais chacun pensera qu'il vaudrait mieux ne pas toucher à la nature. Une question s'impose alors : est-il possible de réduire drastiquement nos émissions de gaz à effet de serre, ou ne peut-on agir sur elles qu'à la marge ? Dans le premier cas, les concentrations dans l'atmosphère seraient progressivement maîtrisées. Dans l'autre, elles continueraient à s'accroître sans cesse. Quelles sont donc nos marges de manœuvre ?

### *Le tournant de 2003*

Un premier constat s'impose et il est majeur. Il s'est passé en 2003 un événement inaperçu et lourd de conséquences. Pour la première fois depuis le début de l'ère industrielle, les pays développés sont devenus minoritaires au sein de la production de gaz carbonique d'origine humaine. *Alors que les pays riches rejettent les deux tiers des gaz à effet de serre il y a trente ans, c'est désormais le reste du monde qui en émet la majeure partie.* Au premier rang des pays concernés, nul ne sera surpris d'apprendre que l'on trouve désormais la Chine avec plus de 20 %

du total mondial et l'Inde avec 7 %, et que les pourcentages correspondants s'accroissent à très vive allure d'année en année. La seule Chine émet 6 milliards de tonnes de CO<sub>2</sub> par an, soit 16 500 000 tonnes par jour, 680 000 par heure et 11 500 par minute !

Or le tiers-monde se développe actuellement en consommant du charbon, du pétrole et du gaz naturel, et donc en produisant massivement du gaz carbonique, dans l'état actuel des techniques. Certes, il cherche à utiliser le moins d'énergie possible en regard de la richesse produite. Depuis 1990, la Chine a ainsi doublé son efficacité énergétique, mais ce n'est pas suffisant. Lorsque des pays connaissent des taux de progression de leur économie de l'ordre de 8 à 10 % par an, il serait illusoire d'imaginer qu'ils puissent le faire sans accroître année après année leur consommation d'énergie, quels que soient les efforts qu'ils déploient.

Pour leur part, les émissions de gaz à effet de serre des pays riches n'augmentent plus que modérément depuis quelques années et l'on peut espérer que les économies faites en Europe compenseront un jour, au moins partiellement, la dérive actuelle de l'Amérique du Nord et de l'Australie.

Il nous faut donc nous rendre à l'évidence. L'accroissement de la production de gaz à effet de serre de la planète est aujourd'hui avant tout la contrepartie du progrès économique des pays du tiers-monde, c'est-à-dire de leur sortie de la misère et de la pauvreté. Selon l'Agence internationale de l'énergie, à elles seules, la Chine et l'Inde seront à l'origine des quatre cinquièmes de l'augmentation de la consommation de charbon de la planète au cours des années à venir. Nous avons eu besoin pour notre développement de disposer de grandes quantités d'énergie et les pays émergents connaissent la même contrainte. Leur intérêt leur dicte évidemment d'être aussi économes que possible, ne serait-ce que pour limiter la facture qu'ils doivent acquitter lorsqu'ils importent les hydrocarbures nécessaires à leur progrès. Mais il ne faut pas se bercer d'illusions. Sauf à vouloir remettre en cause le développement du tiers-monde avec les conséquences dramatiques que cela impliquerait pour ses habitants, on ne voit pas comment faire en sorte que sa production de gaz à effet de serre, désormais majoritaire au sein du total mondial, ne cesse pendant longtemps encore d'augmenter. De toute manière, les pays concernés ne nous demandent pas notre avis.

Comme le déclara en janvier 2007 Qin Dahe, directeur de l'administration météorologique chinoise et représentant de son pays aux débats du GIEC : « Nous n'avons ni la technologie ni les moyens financiers qui seraient nécessaires. Nous convertir à des sources d'énergie moins polluantes nécessiterait des sommes prohibitives que nous n'avons pas. Nous avons besoin du charbon pour

nous développer. Nous sommes conscients du problème et préoccupés par les risques pour notre pays, mais nous n'avons pas le choix<sup>1</sup>.

L'Inde ne dit pas autre chose. En décembre 2006, après la publication du rapport Stern dont il sera question au chapitre VI, elle fit répondre par un groupe officiel d'économistes « qu'il n'était pas possible pour l'Inde de s'engager sur un plafond d'émissions à respecter, et que sa priorité devait être accordée à des objectifs nationaux au premier rang desquels figurait l'éradication de la pauvreté<sup>2</sup> ». De même que la Chine, l'Inde se lance en conséquence dans un programme massif de travaux publics et de construction de centrales électriques à charbon. Malgré des réserves nationales abondantes, elle a prévu d'en importer par surcroît 50 millions de tonnes annuellement.

C'est d'ailleurs pour cette raison que George Bush a refusé de signer le protocole de Kyoto, faisant valoir, entre autres motifs, qu'il ne servirait à rien que l'Amérique restreigne sa consommation d'énergie puisque ce qu'elle aurait épargné serait immédiatement utilisé par la Chine ou par l'Inde, qui ne sont pas parties prenantes à ce protocole, pas plus que les autres pays du tiers-monde. La croissance boulimique des besoins chinois a jusqu'à présent donné raison au président américain sur ce point.

### *Un bilan pourtant positif*

Il existe pourtant une manière positive de voir les choses, et nous ne devons pas la passer sous silence. Chaque tonne de gaz carbonique supplémentaire émise par les pays du tiers-monde leur permet de progresser, et ce sont au total des centaines de millions de vies qui sont améliorées et même tout simplement sauvées chaque année grâce à l'utilisation des énergies fossiles que les ères passées ont accumulées dans le sous-sol de notre planète. Si nous avons le choix, ce qui n'est évidemment pas le cas, aurions-nous le droit de leur interdire d'y avoir recours comme nous le faisons nous-mêmes ? Poser la question est y répondre. L'augmentation des émissions de gaz à effet de serre d'origine humaine est, pour longtemps encore, la contrepartie inéluctable de la sortie de la misère de l'essentiel de l'humanité. C'est le prix à payer. Il ne faut donc pas nous en lamenter, mais l'accepter sinon nous en réjouir.

Ceux qui réclament à cor et à cri une réduction drastique des émissions de gaz à effet de serre de la planète savent-ils que la seule manière d'atteindre rapidement cet objectif serait, pour l'instant, non pas que nous réduisions nous-mêmes nos émissions qui sont déjà minoritaires à l'échelle de la planète, mais

---

<sup>1</sup> *International Herald Tribune*, 7 février 2007.

<sup>2</sup> *The Indian Express*, 3 février 2007.

que le monde en développement cesse de se développer, et que des milliards d'êtres humains restent plongés dans la misère ?

C'est pourquoi il faut donner du temps au temps. C'est ce qu'a déclaré à l'occasion du Forum mondial de Davos de 2007 Edmund Phelps, professeur d'économie de renommée mondiale et prix Nobel 2006 : « Il est illusoire de penser que nous puissions dégager aujourd'hui pour réduire nos émissions les centaines de milliards de dollars que certains suggèrent, ce qui freinerait de surcroît le développement mondial. Il y a bien d'autres urgences. Faisons donc tout notre possible pour favoriser l'expansion économique de la planète. Plus elle sera riche, plus il lui sera possible de s'attaquer plus tard à grande échelle aux émissions de gaz à effet de serre. Dans dix ans ou vingt ans, cela deviendra peut-être possible, mais pas avant. D'ici là, préparons-nous, mettons au point les techniques, mais ne dépensons pas d'argent inutilement, d'autant plus qu'il s'agit d'un phénomène de très long terme et que décaler de quelques années l'engagement d'une action massive ne changera rien au résultat. »

Edmund Phelps pensait avoir développé un point de vue de bon sens, mais même dans le contexte feutré du sommet de Davos, ses propos furent accueillis, selon ses propres termes, « *with fury* ». Comme il le déclara ultérieurement lors d'un passage à Paris : « J'ai constaté alors que le changement climatique était sorti du domaine de la rationalité pour entrer dans celui de la religion. »

Si un milliard trois cents millions de Chinois se déclarent en faveur de l'économie de marché, c'est bien parce que leur sort s'améliore. Arrêtons de ne voir que la face noire des choses. Contrairement aux apparences, le bilan de l'utilisation de l'énergie par l'humanité est aujourd'hui positif. Il y a ce qui se voit, mais aussi ce qui ne se voit pas. La certitude de l'amélioration immédiate du sort de milliards d'êtres humains doit être mise en balance dans nos esprits avec l'inquiétude que peut légitimement susciter un possible changement du climat de la planète.

Mais ceci n'interdit pas de nous demander s'il n'est vraiment pas possible d'agir sur les émissions du monde déjà développé, et d'abord sur celles de notre propre pays, car il serait inacceptable de rester passif devant la réalité des risques qui menacent la planète.

## CHAPITRE III

# Bons et mauvais élèves

### *Le bon élève français*

En tant que français, que pouvons-nous faire ? Avant de répondre à cette question, il faut faire connaître une réalité cachée : nous sommes déjà *de très loin les meilleurs* au sein des grands pays industriels. Chaque Français émet 6 tonnes de gaz carbonique par an d'origine énergétique, contre 9 en moyenne pour les autres Européens, 10 pour les Allemands, 20 pour les Américains et 12 en moyenne pour l'ensemble du monde industriel. Il en découle que notre pays ne produit que 1,4 % des émissions de gaz à effet de serre de la planète<sup>1</sup>, proportion marginale s'il en est pour un pays développé. Notre contribution aux rejets n'est guère supérieure à notre poids dans la population mondiale qui avoisine 1 %. Pour donner une idée de notre exceptionnelle performance, il suffit d'indiquer que chaque Chinois rejette aujourd'hui 4,5 tonnes de gaz carbonique d'origine énergétique dans l'atmosphère, c'est-à-dire guère moins que chaque Français, alors même que son niveau de vie est en moyenne cinq fois plus faible que le nôtre. D'ici peu, si les tendances se poursuivent, il nous aura dépassés ! Si l'on considère de surcroît que la consommation d'énergie n'est guère le fait que des quelque 300 millions de Chinois des zones côtières, il apparaît que chacun d'entre eux émet de l'ordre de 20 tonnes par an, c'est-à-dire autant que les Américains !

Notre pays fait mieux encore. Les émanations d'origine énergétique ne sont pas les seules. Il s'y ajoute par exemple celles qui sont dues à la déforestation des zones tropicales, qui ne nous concerne pas. Or celles-ci sont considérables puisqu'on les évalue à 18 % de l'ensemble des rejets de gaz à effet de serre. Il faut tenir compte aussi des rejets de méthane et d'autres produits en provenance de l'agriculture et de l'élevage, de telle sorte qu'au total, l'ensemble des émissions de gaz à effet de serre imputables à l'homme équivaut à un peu plus de 50 milliards de tonnes de gaz carbonique et non de 30. Un tel volume représente très précisément 100 000 tonnes par minute, et c'est ce chiffre, véritable

---

<sup>1</sup> Commission européenne, *EU Energy and Transport in Figures*.

étalon du phénomène, qu'il faut avoir présent à l'esprit quand on cherche à mesurer l'impact des actions envisagées pour réduire les émissions.

S'agissant de notre pays, avec l'équivalent de neuf tonnes de gaz carbonique émises par habitant, nous sommes déjà dans la moyenne mondiale, tiers-monde compris, lorsqu'on prend en compte l'ensemble des gaz à effet de serre. On lit souvent que, si l'ensemble de la population du globe émettait autant de gaz à effet de serre que nous, cela représenterait deux ou trois planètes. C'est faux, mais les légendes ont la vie dure. On a pu ainsi lire dans le *Journal du dimanche* du 3 juin 2007 que, calculée par WWF, « l'empreinte écologique » d'un Chinois est de 1,5 ha, celle d'un habitant du Mozambique de 0,5 ha, et celle d'un Français de 5,2 ha. En matière de gaz à effet de serre, ce n'est pas le cas. Nous sommes dans la moyenne mondiale.

Nous y sommes tellement que, seuls à nouveau au sein du monde développé, nous sommes en mesure de respecter l'objectif ambitieux que le G8 a évoqué en juin 2007, qui vise à ramener le niveau global des émissions de gaz carbonique de la planète à une trentaine de milliards de tonnes en 2050, toutes sources confondues, alors que le prolongement des tendances naturelles aboutirait à 60 milliards.

### *Une performance occultée*

Un tel résultat est tout simplement remarquable, et notre exceptionnelle singularité mériterait mieux que d'être presque toujours passée sous silence. On n'en trouve en effet mention ni dans les déclarations de ceux qui font profession d'écologisme, ni dans les innombrables articles et ouvrages publiés sur le sujet. Il paraît s'agir d'un tabou. Aucun des rapports officiels récents ne mentionne que nous sommes, de très loin, les meilleurs et dit encore moins pourquoi, qu'il s'agisse par exemple de celui d'avril 2006 de la mission d'information de l'Assemblée nationale sur l'effet de serre ou de celui, plus récent encore, du groupe de travail intitulé « Facteur 4 » dont l'objet est d'étudier la possibilité de diviser encore par quatre nos émissions nationales de gaz à effet de serre. Autrement dit, ces documents cachent l'essentiel. En lisant les rapports officiels, on a l'impression que les Français sont responsables de la totalité des émissions de la planète, alors que *nous n'en représentons guère plus d'un centième* et que cette proportion ne cesse de diminuer encore.

Notre exceptionnelle performance est due tout d'abord à l'existence de nos centrales nucléaires. Celles-ci ne dégagent pas de gaz carbonique, contrairement à ce qui se passe presque partout sur la planète où l'électricité provient en grande majorité de centrales thermiques classiques fonctionnant au fuel, au gaz

naturel, ou plus souvent encore au charbon, source par ailleurs de multiples pollutions toxiques locales.

Nos résultats sont également imputables, à un moindre titre, à un parc automobile très performant, ayant plus que les autres recours aux motorisations diesel et composé en majorité de véhicules de catégorie modeste ou moyenne. Parmi les grands constructeurs mondiaux, les deux groupes français figurent aux premiers rangs de ceux dont la production est la plus économe en carburant, et les automobilistes français sont en conséquence parmi les moins consommateurs du monde.

C'est là tout le contraire de ce que conduit à penser une abondante littérature nationale qui cite constamment en exemple les références étrangères les plus diverses, ne manquant jamais d'accuser nos industriels et de nous culpabiliser.

Au total, nous n'avons pas de leçon à recevoir mais à donner. *Si les autres pays industriels prenaient modèle sur nous, les émissions annuelles de gaz carbonique du monde développé passeraient de douze milliards de tonnes à six.* Elles seraient divisées par deux, et le total des rejets de la planète baisserait de près d'un quart, ce qui dépasserait tous les espoirs de ceux qui militent pour leur réduction.

Mais notre performance nationale a une autre conséquence. Dans la mesure où nous figurons déjà parmi les plus petits émetteurs, nous sommes évidemment les plus mal placés pour réduire les émissions de la planète car nous avons déjà fait largement le travail. Nous tenons de plus nos engagements. Puisque nous sommes de loin les meilleurs parmi les grands pays développés, le protocole de Kyoto nous a seulement demandé de stabiliser nos émissions au niveau qui était le leur en 1990. Or nous faisons nettement mieux. En 2005, et compte tenu des quantités absorbées par la nature, nous avons émis au total 7 % de gaz à effet de serre de moins (CO<sub>2</sub> et autres composants) que quinze ans plus tôt, avec 498 millions de tonnes contre 538<sup>1</sup>.

C'est ainsi par exemple que notre circulation routière, tous véhicules réunis, émet seulement 130 millions de tonnes de gaz carbonique chaque année, soit moins de 0,5 % du total mondial des émissions, toutes sources confondues. Même si les rejets de notre trafic routier étaient soudainement réduits de moitié voire plus, l'impact serait imperceptible au niveau mondial. Il faut dire à ce sujet que, contrairement à ce qui est constamment répété à nos compatriotes au point de les avoir convaincus, les transports par route ne sont à l'origine que d'une proportion minoritaire de la production de gaz à effet de serre de la planète. Selon le rapport de la mission d'information sur l'effet de serre de l'Assemblée nationale déjà cité, celle-ci n'excède pas au niveau mondial 12 %, dont probablement 6 % pour les voitures individuelles et 6 % pour les camions et les camionnettes.

---

<sup>1</sup> CITEPA, « Programme Coralie », mai 2006.

En tant que français, notre influence potentielle sur les émissions mondiales relève donc du symbolique. Elle est marginale, incomparablement plus limitée que celle des autres pays industriels, et ce sont d'abord eux qui devraient agir au sein du monde développé. Ceux qui laissent croire que nous pourrions avoir une influence significative sur la production de gaz à effet de serre de la planète se trompent et nous trompent. Ils font penser à ceux qui, ayant perdu une pièce dans une rue mal éclairée, vont la chercher sous un lampadaire parce que c'est le seul endroit où ils voient clair. La vérité, c'est que, du fait de notre exceptionnelle performance, nous ne pouvons pratiquement rien faire en tant que français pour avoir un impact significatif sur l'évolution climatique de la planète. C'est ailleurs qu'est la solution.

Et qu'on ne vienne pas dire que les petits ruisseaux font les grandes rivières quand ils côtoient les fleuves que sont les États-Unis, la Chine, l'Inde et le reste du tiers-monde. Ce qu'émet la France représente moins que l'accroissement des rejets de la Chine tous les ans !

Certes, nul ne peut affirmer que le risque de changement climatique soit imaginaire. Mais les remèdes que l'on demande aux Français de mettre en œuvre le sont à coup sûr. Pourtant, du fait des messages qu'ils reçoivent sans cesse, 83 % des Français se déclarent convaincus que s'ils restreignaient eux-mêmes leur consommation d'énergie, ils pourraient améliorer le climat du globe<sup>1</sup> ! Quel dommage que Nicolas Hulot ne soit pas américain ou chinois !

Lorsque ceux qui ont en main les clés du problème auront décidé d'agir, nous devons évidemment joindre nos efforts aux leurs. Mais en attendant, notre frugalité nous interdit d'être efficaces.

Certains avancent alors un dernier argument, de nature quasi messianique. Certes, nous ne pouvons avoir par nous-mêmes pratiquement aucune influence sur le volume des émissions de la planète, mais nous devons donner l'exemple au reste du monde. Ceux qui tiennent ce langage n'oublient qu'une chose : nous le donnons déjà.

Nous donnons l'exemple en particulier dans les deux domaines essentiels que sont la production d'électricité et la circulation routière. Faut-il ajouter que cela ne sert pour l'instant à rien, puisque les autres pays continuent à fabriquer leur courant électrique avec des centrales à charbon ou à gaz, et ont pour la plupart des parcs automobiles moins économes que le nôtre. Avant de nous culpabiliser, *demandons donc d'abord aux autres de nous imiter !* C'est, de loin, le meilleur service que nous puissions rendre à la planète.

---

<sup>1</sup> Sondage Ipsos-FFAC, octobre 2006. La majorité des sondages cités dans cet ouvrage peut être consultée sur le site de l'institut Ipsos (taper Ipsos puis FFAC).

## *Des Européens stabilisés*

Même s'ils sont pour la plupart beaucoup moins économes que nous, les autres membres de l'Union européenne maîtrisent eux aussi, dans l'ensemble, leurs émissions de gaz à effet de serre. De 1990 à 2005, une réduction moyenne de 1 % a été observée, avec toutefois des situations très diverses. L'Allemagne a ainsi diminué ses rejets de 18,5 %, alors que l'Espagne, en pleine expansion économique, a accru les siens de 40 % !

Au total, c'est une quasi-stabilité qui a été enregistrée, ce qui n'est néanmoins pas conforme au protocole de Kyoto qui a fixé au vieux continent un objectif de réduction de 8 % de ses émissions en 2010 par rapport à 1990, objectif qu'il ne pourra pas tenir. Mais, même si c'est à un degré moindre que pour la France, *l'Europe tout entière ne peut désormais avoir qu'une influence très limitée sur les émissions de la planète dont elle ne représente guère qu'un septième* avec quatre milliards de tonnes de gaz carbonique d'origine énergétique émises sur une trentaine.

Or l'Europe regroupe l'essentiel des pays qui ont ratifié l'accord de Kyoto, alors que les grands pays émetteurs de la planète ne l'ont pas accepté. Il est évidemment regrettable que ceux qui sont décidés à lutter contre les émissions de gaz à effet de serre soient précisément ceux qui n'y peuvent rien. *Les écologistes sont au Nord, et les pollueurs au Sud.*

## *Le mauvais élève américain*

Une mention particulière doit cependant être faite des États-Unis. Ceux-ci sont en effet pour l'instant les plus grands consommateurs d'énergie de la planète. Les chiffres laissent en effet pantois. Alors qu'ils ne représentent que 5 % de la population du globe, ils utilisent chaque année 22 % de l'énergie utilisée dans le monde et émettent une proportion voisine du gaz carbonique d'origine humaine. Plus précisément, ils consomment chaque année 25 % de l'électricité, 20 % du charbon, 19 % du gaz naturel et 25 % du pétrole mondial<sup>1</sup>. Peut-être la prise de conscience qui se fait jour actuellement outre-Atlantique conduira-t-elle à une stabilisation des émissions des États-Unis, mais guère mieux.

À son échelle, le Canada n'est pas très différent et s'est révélé incapable, malgré la bonne volonté affichée et de lourdes dépenses, de tenir les engagements qu'il avait pris à Kyoto. Alors que l'objectif qu'il avait accepté était de réduire de 6 % ses émissions en 2012 par rapport à 1990, celles-ci le dépassent aujourd'hui de 33 % et ne cessent de s'accroître à tel point que certains n'excluent pas

---

<sup>1</sup> Source : *Key World Energy Statistics*, IEA.

qu'elles s'élèvent en 2012 au double de l'engagement initial ! Le gouvernement conservateur élu au début de 2006 a donc dénoncé l'accord de Kyoto comme étant impossible à respecter, tout en promettant de définir une nouvelle politique qui s'est fait largement attendre tant la tâche était difficile. Rendue publique au printemps de 2007, celle-ci fixe des objectifs de réduction de « l'intensité énergétique » des différentes activités du pays, et non de la valeur absolue des émissions. Il s'agit d'un pas dans la bonne direction, mais il a été immédiatement déclaré insuffisant par les écologistes, et au premier rang d'entre eux par Al Gore, ce qui lui a valu d'être vertement repris par le Premier ministre canadien pour des raisons décrites plus loin dans cet ouvrage.

C'est que les Américains du Nord ont été habitués à disposer d'une énergie abondante et bon marché et ont adapté leurs comportements en conséquence, qu'il s'agisse de leurs logements, de leurs bureaux, de leurs industries ou de leurs transports. Les villes se sont étalées sur de grandes distances, permettant à l'Américain moyen d'habiter des logements très vastes et agréables dans des quartiers à faible densité, ce qui implique des besoins de chauffage et de climatisation lourds, ainsi que de grandes distances à parcourir chaque jour. Alors que le Français et plus généralement l'Européen parcourent en moyenne 13 000 kilomètres par an, la distance correspondante atteint 26 000 kilomètres outre-Atlantique. L'essentiel de ces trajets s'effectue de surcroît dans des véhicules routiers qui consomment beaucoup plus que leurs homologues français, avec près de 10 litres aux 100 kilomètres. Il en résulte que, pour une population cinq fois plus élevée que la nôtre, les habitants des Etats-Unis consomment seize fois plus de carburant sans avoir guère plus recours à l'automobile que nous !

### *Rêve et réalisme*

Dans ce contexte, le début de 2007 a vu la parution de deux documents aussi différents que possible.

Le premier est « l'engagement » pris par l'Union européenne de réduire fortement ses émissions de gaz à effet de serre au cours des années qui viennent. D'ici 2020, elle s'est fixé comme objectif de diminuer ses rejets de gaz carbonique dans l'atmosphère de 20 %, et même de 30 % si d'autres continents se joignent à elle.

Simultanément, de l'autre côté de l'Atlantique, les États-Unis ont rendu public un rapport officiel rédigé par leurs soins pour les Nations unies. Celui-ci prévoit un *accroissement* de leurs rejets de 11 % au cours de la décennie à venir, c'est-à-dire à un rythme identique à celui enregistré au cours des dix ans passés.

Le contraste est saisissant. Face à deux approches aussi opposées, la réaction est unanime. Chacun pense qu'il y a d'un côté les bons (l'Europe) et de l'autre les mauvais sinon les méchants (les Etats-Unis).

Mais est-ce si sûr ? Certes, l'Europe s'est fixé un objectif ambitieux, mais l'expérience des années passées incite à la prudence. Car il est peu probable que l'Union européenne puisse tenir les engagements qu'elle avait pris à Kyoto de réduire de 8 % ses rejets entre 1990 et 2010. Elle les a pour l'instant tout juste stabilisés, malgré des circonstances favorables puisque de nombreuses industries d'Allemagne de l'Est, massivement émettrices de gaz à effet de serre, ont cessé leur activité après la réunification de 1989. Sinon, les rejets européens se seraient *accrus* au cours des dernières années de quelques pour cent, c'est-à-dire à un rythme guère différent de celui qu'ont connu les États-Unis pendant la même période malgré une croissance économique plus vigoureuse.

« L'engagement » européen pour l'avenir est donc surtout un effet d'annonce à usage politique, qui ne fait qu'illustrer un mode de fonctionnement malheureusement trop courant. Personne ne sait d'ailleurs comment il faudra répartir cette réduction de 20 % entre les 27 pays membres, car il est exclu que le taux soit le même pour tous. Personne ne sait non plus comment il faudra partager les économies entre les différentes sources d'émissions : transport, bâtiment, industrie, agriculture, etc. Il y a plus d'interprétations que d'étoiles sur le drapeau de l'Union ! Il est donc probable que cet engagement ne sera pas tenu. Mais il n'y a pas lieu de s'en désoler : cela n'aura aucune importance pour le climat futur de la planète, compte tenu de l'inertie des phénomènes et du faible poids du vieux continent dans les émissions mondiales !

Certes, les Américains pourraient consommer moins d'énergie. Le gaspillage que représente un parc automobile où règnent les véhicules de six à huit cylindres représente un gisement d'économies important auquel commencent à s'attaquer divers États qui, tels que la Californie, ont fixé des objectifs ambitieux de réduction de la consommation unitaire des véhicules qui seront mis sur le marché sur leur territoire au cours des années à venir.

Mais il ne faut pas se nourrir d'illusions. Partout ailleurs, les marges de manœuvre sont réduites. Il en est ainsi par exemple des logements. Leur superficie est en moyenne double outre-Atlantique de celle que nous connaissons en France, avec 80 mètres carrés par personne contre 40, et il est difficile de demander aux Américains de ne chauffer et de n'éclairer que la moitié de leurs pièces !

Al Gore lui-même a bien involontairement montré les limites de l'exercice. Le lendemain du jour où il reçut à Hollywood sous les acclamations deux Oscars pour son film *La Vérité qui dérange* consacré à l'effet de serre, la presse américaine révélait qu'il habitait une maison digne de Scarlett O'Hara, dont le budget

annuel d'électricité s'élevait à 25 000 dollars, soit vingt fois celui de l'Américain moyen ! Sa seule piscine consomme plus d'électricité qu'un pavillon américain standard. Son film se concluait pourtant par un vibrant appel à chaque Américain pour qu'il fasse tout ce qui était en son pouvoir pour économiser l'énergie. Al Gore aurait voulu démontrer l'irréalisme de ses demandes qu'il n'aurait pas fait mieux.

Al Gore n'est pas le seul. Tous ceux ou presque qui plaident pour la défense de la planète, en Amérique ou ailleurs, prennent allégrement la voiture, l'avion voire l'hélicoptère pour leurs propres déplacements en expliquant qu'ils en ont impérativement besoin. Ils se gardent bien d'appliquer à eux-mêmes ce qu'ils demandent aux autres, comme si leur engagement en faveur de la sauvegarde de la planète les exonérait des contraintes qu'ils veulent imposer à leurs contemporains.

Ils leur demandent de prendre les transports en commun et continuent à rouler en voiture. Combien de fois, dans un pays comme le nôtre, ceux qui affirment qu'il faut utiliser le vélo n'ont-ils pas été pris en flagrant délit de tromperie, leur bicyclette pliante figurant dans le coffre de leur voiture... à l'usage exclusif des médias ?

Le prince Charles lui-même fait partie de la grande cohorte de ceux qui ont fait de la lutte contre le réchauffement climatique leur cause personnelle, et il a récemment ajouté son nom à la liste de ceux qui se sont couverts de ridicule. Le 24 mars 2007, il prenait le train de banlieue à la gare de Waterloo pour « donner l'exemple » du recours aux transports en commun, jusqu'à ce que la presse découvre que sa Jaguar, venue spécialement du centre de Londres avec son chauffeur, l'attendait à l'arrivée pour le conduire à sa destination finale. Comment d'ailleurs aurait-il pu en être autrement ? Pour rejoindre la résidence éloignée où il se rendait, il lui fallait bien prendre une voiture comme tout le monde ! Comment se fait-il que tous ceux qui nous donnent des leçons ne se rendent pas compte qu'elles sont pour la plupart inapplicables ? Faites ce que je dis, ne faites pas ce que je fais !

L'Amérique ne se distingue pas uniquement par la dimension de ses maisons. Le climat y est continental, avec des hivers bien plus froids que les nôtres et des étés bien plus chauds. Il faut donc, à superficie égale, beaucoup plus d'énergie pour chauffer ou plus encore pour climatiser, car les dernières décennies ont été marquées par de très fortes migrations de population vers le sud, en des lieux où il fait près de 40 degrés pendant plusieurs mois par an avec des taux d'humidité qui avoisinent parfois 100 %, et où la vie serait intenable sans une climatisation massive.

Si l'on ajoute que les distances à parcourir sont plus grandes outre-Atlantique que celles que nous connaissons, tant dans la vie quotidienne que pour se ren-

dre d'une ville à l'autre, il ne faut pas s'étonner que les besoins d'énergie par habitant y soient beaucoup plus importants que sur le vieux continent, et les marges de réduction en conséquence limitées avant très longtemps, ce que traduit la prévision américaine précédemment citée qui, à défaut d'être séduisante, est réaliste, pour ne pas dire honnête. Malgré son caractère choquant, il faut d'ailleurs reconnaître qu'elle suppose une amélioration importante de l'efficacité énergétique car, pendant la même période, l'économie américaine progressera sans doute d'un tiers, et non de 11 %.

Quant à l'Europe, elle s'est pour l'essentiel donnée bonne conscience. C'est que l'Europe ne jure aujourd'hui que par la sauvegarde de la planète, sans avoir jamais procédé à une analyse rationnelle des faits, ni mesuré les conséquences de ses actes dans ce domaine.

Elle est victime de trois sophismes qui s'insèrent dans un raisonnement dont les bases sont fondées, mais dont les conclusions sont erronées.

Le constat du réchauffement de l'atmosphère en constitue le point de départ. Il serait absurde de nier son existence, et rares sont ceux qui le font encore.

Jusque-là, le raisonnement est sain. Mais c'est ensuite qu'interviennent trois erreurs fondamentales de jugement.

### *Responsables, donc coupables ?*

L'instinct conduit tout d'abord à penser que, si l'homme est responsable, c'est qu'il est coupable. C'est oublier que, pour être coupable, il faut faire quelque chose de mal.

Or les émissions de gaz à effet de serre d'origine humaine sont à la fois la condition et le fruit de la lutte séculaire de l'humanité contre la misère, la pauvreté, la faim, et du combat pour la vie elle-même, et il n'y a là évidemment rien de coupable.

Il serait infiniment plus coupable, à supposer que ce soit en notre pouvoir, de laisser une grande partie de l'humanité dans l'extrême misère qui est encore trop souvent la sienne et dont elle cherche à s'échapper, ce qui implique la consommation d'énergie.

Il existe encore sur terre plus d'un milliard d'êtres humains qui n'influent en rien sur la composition de notre atmosphère, comme c'était le cas pour nos ancêtres. Ce sont les plus misérables d'entre nous. Ils habitent en Afrique, en Asie ou en Amérique latine dans des contrées éloignées, dépourvues de routes et bien entendu d'accès à l'électricité. Ils ne consomment pas de pétrole, de gaz naturel ou de charbon. Ils n'utilisent ni engrais ni produits industriels. La seule énergie à laquelle ils ont accès est durable. C'est celle du bois, indispensable

pour cuire les aliments, et qu'il faut généralement aller chercher à des kilomètres. Les femmes à qui incombe cette corvée font ensuite le plus souvent la cuisine dans une pièce unique dépourvue de ventilation, enfumée et insalubre. L'Organisation mondiale de la santé estime à 1 300 000 le nombre d'êtres humains qui meurent prématurément chaque année d'un cancer des voies respiratoires contracté de ce fait, dont 500 000 en Inde seulement<sup>1</sup>. Ce bilan dramatique, qui concerne pour moitié des enfants de moins de cinq ans, est voisin de celui de la tuberculose et atteint la moitié de celui du sida !

D'une manière plus générale, la pauvreté, la faim, les maladies et l'extrême précarité sont leur lot. Sur l'échelle du développement des Nations unies, ceux qui partagent ce sort figurent constamment au dernier rang de tous les classements. On est bien loin du « bon sauvage » de Rousseau, supposé vivre heureux au sein d'une nature généreuse et protectrice. Il ne faut pas alors s'étonner que, dès qu'elles le peuvent, ces populations se dirigent vers les bidonvilles des grandes agglomérations qui, quoi que nous puissions en penser, leur procurent une vie moins dure.

Elles rejoignent alors d'autres milliards d'êtres humains qui échappent progressivement à la misère, en Chine, en Inde et ailleurs, ce qui implique qu'ils aient recours aux énergies « industrielles » : pétrole, charbon, gaz naturel ou électricité... et qu'ils engendrent ainsi presque toujours des rejets dans l'atmosphère. En quoi seraient-ils coupables ?

La notion de culpabilité ne s'applique pas davantage aux pays développés. Ceux-ci sont devenus minoritaires au sein des émissions planétaires et le seront de plus en plus, de sorte qu'ils ne peuvent directement avoir au mieux qu'une influence limitée sur leur volume d'ensemble.

Mais surtout, leurs habitants ont atteint un niveau de vie qui ne peut se concevoir sans recours important à l'énergie. Pour qu'ils en consomment moins, faudrait-il leur interdire d'habiter des logements spacieux, de se déplacer, de manger de la viande, d'aller au restaurant, d'avoir des résidences secondaires, de disposer d'appareils électroménagers ?

Nous sommes certes responsables des émissions qu'engendre le plus souvent l'énergie que nous consommons. Responsables, mais pas coupables.

### *L'imaginaire baguette magique*

La deuxième de nos idées erronées concerne les possibilités de réduction de nos rejets. Nous avons tendance à penser qu'il devrait être possible de les réduire rapidement sans trop de difficultés.

---

<sup>1</sup> *World Energy Outlook 2006.*

L'idée est séduisante, mais pour longtemps inexacte pour l'essentiel. Les émissions proviennent en majeure partie de la combustion du charbon, du pétrole ou du gaz naturel. Or nous ne pouvons nous passer de ceux-ci par un coup de baguette magique. Presque partout, l'inertie est considérable. Cela ne signifie pas que certains progrès ponctuels ne puissent être accomplis, par exemple pour la consommation unitaire des automobiles. Mais celles-ci ne représentent que 6 % des émissions de gaz à effet de serre de la planète, et le nombre de voitures continuera à s'accroître rapidement au sein des pays en voie de développement.

Il existe également des possibilités d'action dans d'autres domaines, mais leur mise en œuvre ne pourra déboucher sur des résultats significatifs avant longtemps. Pendant ce temps, la demande du tiers-monde ne va cesser de s'accroître à un rythme soutenu.

Il faut nous rendre à l'évidence. L'humanité ne peut renoncer pour l'instant à utiliser le pétrole, le charbon et le gaz naturel que les ères passées ont accumulés dans le sous-sol du globe, et ce sont les limites de l'offre disponible qui détermineront pour longtemps encore le rythme de leur consommation et par conséquent, pour l'essentiel, celui des émissions de gaz à effet de serre. Qui pourrait raisonnablement imaginer que nous laisserons dormir dans le sous-sol de la planète les hydrocarbures et en particulier le pétrole qu'il recèle ? Les quantités que n'utiliseront pas les pays développés le seront par ceux qui ne le sont pas encore.

La perspective d'une réduction massive des émissions au niveau du globe n'est réaliste avant longtemps ni sur le plan technique ni d'un point de vue financier. Bien que l'humanité soit responsable des émissions de gaz à effet de serre, ses marges de manœuvre à court et moyen terme sont hors d'échelle avec le problème. Ce n'est que sur le long terme qu'elles pourront porter leurs fruits.

### *Des sacrifices sans effet*

Enfin, nous pensons instinctivement que, même si nous ne pouvons pas grand-chose, nos efforts seront tout de même utiles.

Il s'agit là d'un des aspects les plus paradoxaux, sinon des plus choquants, du dossier. Il nous est très difficile d'admettre que, même si nous voulons bien faire et si nous agissons en conséquence, nos efforts seront inutiles. Pourtant, l'examen des faits montre que c'est le cas et que, dans l'état actuel des choses, ce que nous pouvons faire en limitant nos émissions ne sert à rien.

Ce constat est vrai non seulement au niveau de chaque individu, mais même à celui d'un continent tout entier.

Il a été rappelé que l'Europe s'était fixé pour objectif, dans l'enthousiasme général, de réduire ses émissions de gaz à effet de serre de 20 % d'ici 2020. Selon toute probabilité, il s'agit là d'un taux qu'elle ne pourra pas atteindre. Mais, à supposer qu'elle le puisse, quel serait l'impact d'un tel effort ? Chacun pensera instinctivement qu'une réduction d'*un cinquième* du volume annuel des émissions d'un continent tout entier ne pourrait manquer d'apporter une contribution notable, sinon majeure, à la lutte contre la concentration planétaire du gaz carbonique et contre le réchauffement climatique.

C'est certainement ce que se sont dit les associations, les fonctionnaires et les hommes politiques qui ont milité de bonne foi pour la mesure et l'ont fait adopter.

### *Un quatre millième*

Malheureusement, un examen rationnel des choses aboutit à un résultat tout différent. La quantité de gaz carbonique présente dans l'atmosphère de la planète s'élève aujourd'hui à 2 800 milliards de tonnes comme on l'a vu, et elle atteindra environ 3 000 milliards en l'an 2 020 selon les prévisions des experts de l'Agence internationale de l'énergie et des Nations unies.

Or l'Union européenne émet aujourd'hui annuellement 4 milliards de tonnes du même gaz. Si elle arrivait vraiment à réduire, au prix d'efforts massifs et nécessairement extrêmement coûteux, ses émissions de 20 % en 2020, ce sont 800 millions de tonnes de moins qui seraient émises chaque année, à supposer que le tiers-monde n'utilise pas les ressources énergétiques épargnées. Le chiffre peut paraître impressionnant, mais chacun peut voir que cela n'aurait rigoureusement aucun effet, puisque la quantité de gaz carbonique présente dans l'atmosphère de la planète ne serait réduite chaque année que de 800 millions de tonnes, c'est-à-dire de *moins de 1 milliard sur 3 000*. Le chiffre significatif n'est donc pas de 20 %, mais de l'ordre un quatre millième (1/4000) ! Même au bout de dix ans, l'impact ne serait toujours, au mieux, que de un sur 400, c'est-à-dire tout aussi nul. Il le serait d'autant plus que, du fait des autres continents, le stock de gaz carbonique dans l'atmosphère continuera de toute manière à s'accroître au rythme d'une vingtaine de milliards de tonnes par an si ceux-ci ne font rien. Le flux est confondu avec le stock.

Faute d'avoir procédé à ce calcul élémentaire, l'Union européenne est prête à se mobiliser tout entière et à faire de la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre sa priorité absolue au prix de contraintes, de règlements et surtout de

dépenses massives qui obéreront son avenir comparé au reste du monde, et ne serviront pourtant à rien dans l'état actuel des choses.

Elle s'est ainsi fixé arbitrairement de porter à 20 % au lieu de 6 % la part des « énergies renouvelables » au sein de son approvisionnement, ce qui est hors d'atteinte et coûtera en tout état de cause des sommes considérables, sans qu'il en résulte quoi que ce soit de perceptible pour l'effet de serre.

Le bon sens n'a manifestement plus cours. Comment est-il possible que personne n'ait posé quelques questions simples ? Tout ceci sert-il vraiment à quelque chose ? Le jeu en vaut-il la chandelle ? Que pourrions-nous faire avec les mêmes sommes, par exemple pour lutter contre la pauvreté ou pour combattre ailleurs ou autrement l'effet de serre ?

Quant à l'efficacité des efforts de chaque individu pris isolément, on imagine combien elle est inexistante. Si l'action massive d'un continent tout entier ne peut avoir la moindre influence, que dire de celle de chacun d'entre nous ? C'est ce qu'exprime Dominique Voynet lorsque, s'adressant à Nicolas Hulot, elle déclare : « Il faut cesser de faire croire qu'en coupant l'eau du robinet quand on se lave les dents on sauvera la planète. »

Les écologistes savent ce qu'il en est, et ils ont raison quand ils affirment que, pour agir véritablement sur le phénomène du réchauffement climatique, il faudrait diviser par deux les émissions de gaz à effet de serre de l'ensemble de la planète en regard des prévisions.

L'objectif est louable. Mais, en attendant, la lutte contre l'effet de serre sert de prétexte à d'innombrables gaspillages.

## Gaspillages à tous les étages

### *Les Grünen*

Pour comprendre comment nous avons pu en arriver là où nous en sommes, il faut savoir que notre politique écologique, comme celle de l'Europe sinon du monde, est directement inspirée des Verts allemands, les *Grünen*. Or ceux-ci ont une obsession : un refus pathologique de l'énergie nucléaire.

Ayant été membres de plusieurs gouvernements successifs dans le cadre d'une alliance avec le parti social-démocrate SPD, ils ont réussi non seulement à arrêter la construction de toute centrale nucléaire en Allemagne, mais également à faire adopter le principe de la fermeture progressive de celles qui existent. Liée par ses accords avec le SPD dans le cadre de la grande coalition actuellement au pouvoir, Angela Merkel n'a pu remettre en cause cette décision qui fait d'ailleurs outre-Rhin l'objet d'un vaste consensus de l'opinion, nos voisins n'étant pas spécialement connus pour être cartésiens.

Mais, comme les autres pays, l'Allemagne ne peut se passer d'électricité, de telle sorte qu'elle a adopté une politique énergétique à deux faces, dont l'une est réelle et l'autre optique.

D'un côté, elle construit pour satisfaire ses besoins des centrales thermiques classiques au gaz naturel ou au charbon qui dégagent de grandes quantités de gaz carbonique dans l'atmosphère et revêtent à cet égard un caractère catastrophique, puisque les émissions d'origine énergétique des Allemands par habitant sont supérieures des *deux tiers* à celles des Français, avec plus de 10 tonnes par an contre 6, ce qui ne se produirait évidemment pas si nos voisins avaient adopté l'énergie nucléaire comme nous l'avons fait nous-mêmes.

De l'autre côté, l'Allemagne a mis en œuvre une série de politiques aussi coûteuses qu'inefficaces qui gravitent autour du mythe des énergies dites « renouvelables », dans le double but de se donner bonne conscience et de masquer aux yeux de tous le fait qu'elle reste un pollueur massif. Nos voisins ont réussi à imposer progressivement leurs vues en trompe-l'oeil au reste de l'Europe, puis au monde.

Quant à nous, le plus étonnant, c'est que nous disposons d'une électricité abondante, bon marché et non polluante, et que nous n'avons aucun besoin de nous livrer aux gesticulations de nos voisins, ce que nous faisons cependant à grande échelle en cédant au politiquement correct ambiant imposé par les écologistes.

### *La règle d'or*

Il faut bien comprendre que la lutte contre l'aggravation de l'effet de serre ne peut justifier n'importe quoi. Face à un phénomène potentiellement aussi grave, les ressources financières de notre pays et celles de la planète sont limitées, et il faut les utiliser là où elles sont les plus utiles, ce qui a conduit l'Agence internationale de l'énergie à énoncer dans son rapport *Perspectives des technologies de l'énergie*, destiné aux membres du G8 qui regroupe les grands pays de la planète, ce que l'on pourrait qualifier de « règle d'or » et qui s'énonce ainsi : « Aucune des technologies nécessaires pour diminuer les émissions ne devrait, au stade industriel, entraîner une majoration des coûts supérieure à 25 dollars par tonne d'émission évitée de CO<sub>2</sub> dans tous les pays, y compris les pays en voie de développement. »

Sauf s'il s'agit de recherches, il ne faut donc utiliser les ressources dont nous disposons, qu'elles soient publiques ou privées, que si elles permettent d'épargner plus d'une tonne de gaz carbonique chaque fois que nous dépensons 25 dollars, c'est-à-dire au plus 20 euros.

On peut mettre en cause ce montant, mais pas le principe d'une telle règle. Il faut bien comprendre que le phénomène qui nous préoccupe, c'est-à-dire l'émission de gaz à effet de serre, est mondial et non pas local. Une tonne de gaz carbonique émise en Chine, en Inde, ou aux États-Unis, a exactement le même effet potentiel qu'une tonne rejetée en France ou en Allemagne. Autrement dit, si l'on peut éviter le rejet d'une tonne pour 20 euros quelque part dans le monde, il serait absurde de dépenser ailleurs 40 euros pour le même résultat. Il est encore plus absurde de dépenser plusieurs centaines ou plusieurs milliers d'euros par tonne épargnée, et c'est pourtant ce que nous faisons couramment.

La remarque est tout aussi valable au sein d'un même pays : il ne faut mettre en œuvre que les mesures qui, pour une même dépense, permettent d'obtenir le meilleur résultat.

Le moins que l'on puisse dire, c'est que nous sommes très loin du compte, lorsqu'on voit l'incohérence complète des politiques que nous suivons.

Certes, parmi les mesures prises au nom de la lutte contre l'effet de serre, il en existe dont le bien-fondé ne saurait être discuté et qui sont d'autant plus justifiées qu'elles procurent des économies plus ou moins substantielles à ceux qui les mettent en œuvre sans que cela nécessite une intervention de l'autorité publique.

Lorsqu'un automobiliste choisit une voiture de cylindrée réduite au lieu d'un modèle puissant, il est doublement gagnant puisqu'il dépense moins d'argent à l'achat et réduit ensuite ses émissions. Les économistes diront alors que le coût du gaz carbonique épargné est négatif !

Lorsqu'un particulier ou une entreprise remplace une ampoule électrique classique par un modèle qui consomme peu et dure plus longtemps, il peut arriver que l'opération soit financièrement justifiée. Tout dépend du prix d'achat de l'ampoule, du nombre d'heures d'utilisation et du tarif du courant.

Lorsqu'on construit une maison, il ne viendrait plus à l'idée de personne de ne pas isoler les murs et le toit. Pour une dépense mineure, les économies de chauffage seront très importantes et les émissions de gaz carboniques réduites en conséquence.

Mais des décisions de cette nature, qui sont justifiées par elles-mêmes sans qu'il soit nécessaire d'intervenir, sont en nombre limité.

Si l'on veut aller plus loin, il faut que la puissance publique intervienne, soit par la voie de subventions, soit par celle de réglementations de nature diverse. Et c'est alors que les choses dérapent, comme en témoigne ce que nous faisons dans des domaines aussi différents que l'énergie éolienne ou solaire, les biocarburants, l'isolation des logements, ou les transports.

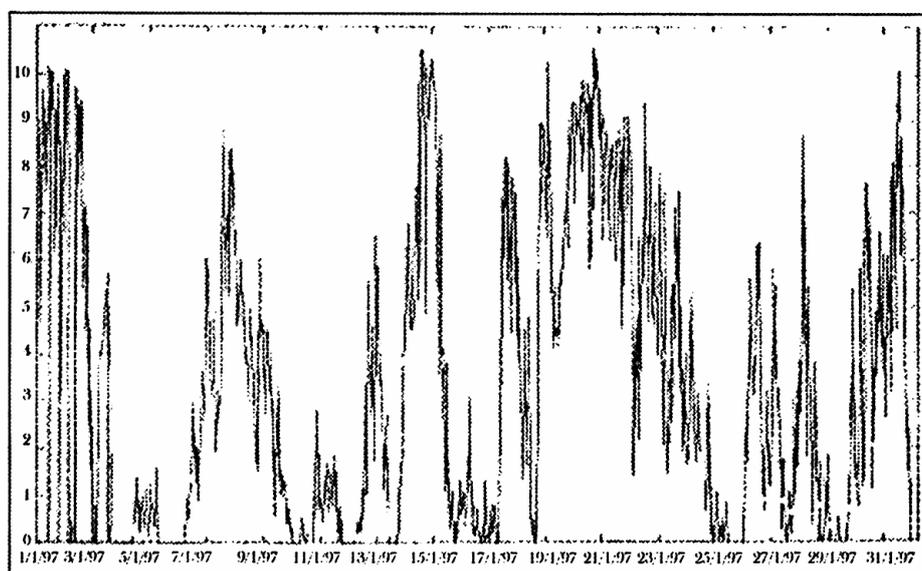
### *Les éoliennes*

A priori, quoi de plus logique que de fabriquer de l'électricité avec du vent ? Voilà bien une énergie qui paraît gratuite et inépuisable, et qui n'affecte pas les cycles de la nature. On comprend donc qu'elle figure en tête de celles dont la plupart des écologistes réclament à cor et à cri le développement, et qu'elle jouisse dans l'opinion et parmi les décideurs d'un préjugé largement favorable.

Tout irait donc pour le mieux dans le meilleur des mondes si un examen quelque peu approfondi des choses ne mettait en évidence un bilan catastrophique. Qu'on en juge plutôt : l'électricité qu'elles produisent est tout d'abord très chère. Mais surtout, et contrairement aux apparences, *les éoliennes accroissent le volume des rejets de gaz carbonique* dans l'atmosphère au lieu de les réduire, aussi surprenant que cela puisse paraître !

Les éoliennes possèdent en effet une caractéristique qui réduit à néant tous les avantages qu'on est instinctivement porté à leur attribuer : comme aurait pu le déclarer monsieur de la Palice, elles ne fonctionnent que lorsqu'il y a du vent, et non pas lorsqu'il est trop faible, ou trop fort pour qu'elles puissent tourner sans danger.

Or, la majeure partie du temps, le vent ne souffle pas, ou trop peu pour qu'elles soient productives. Certes, la situation varie d'un endroit à l'autre, mais dans notre pays, le nombre heures où les éoliennes sont utilisables varie entre 1 700 et 2 000 par an, soit de 20 % à 25 % du total annuel. On conçoit que, dans de telles conditions, leur rendement soit faible et que le coût de l'électricité produite soit important, car l'investissement est peu utilisé, contrairement par exemple à celui de nombreuses chutes d'eau au fil du courant.



Source : ASSOCIATION VENT DE COLÈRE (Internet).

*Cette courbe montre les variations de la puissance délivrée par une éolienne en un mois. Elle se passe de commentaires. Il est évidemment impossible de compter sur une énergie aussi fantasque, utilisable au mieux un quart du temps, et qu'il faut compléter par un réseau de centrales à charbon ou à gaz prêtes à s'y substituer à tout moment, c'est-à-dire les trois quarts du temps.*

Le prix de revient du kilowatt-heure produit est alors nettement plus élevé que celui qui peut être obtenu à partir de centrales thermiques classiques ou nucléaires, de telle sorte que si EDF ne s'était pas vu imposer par les gouvernements successifs de racheter l'électricité d'origine éolienne à un tarif prohibitif, il n'y aurait pas en France un seul de ces moulins à vent des temps modernes.

Mais là n'est pas l'essentiel. Du point de vue de l'effet de serre, il y a pire, et les éoliennes sont un désastre. À partir du moment où le vent ne souffle qu'une partie très minoritaire de l'année et peut s'arrêter d'un moment à l'autre, il faut que le parc des éoliennes soit doublé de centrales classiques de puissance équivalente afin de prendre instantanément le relais en cas de nécessité, c'est-à-dire les trois quarts du temps au moins. On imagine mal une ville qui ne serait éclairée et dont les usines ne fonctionneraient que lorsqu'il y a du vent !

Or ce parc de centrales prêtes à se substituer à tout moment aux éoliennes ne peut guère être constitué que d'unités fonctionnant au charbon ou au gaz, les usines nucléaires n'ayant pas la souplesse voulue pour s'adapter à des fluctuations qui peuvent être d'une grande brutalité lorsque le vent se met d'un seul coup à souffler, ou à s'arrêter.

*Autrement dit, plus le parc des éoliennes se développe, plus il faut accroître celui des centrales classiques à charbon ou à gaz, et donc augmenter les rejets de gaz carbonique !*

Les perspectives sont d'autant plus sombres que, pour céder à la mode écologique, EDF s'est lancé dans un très vaste programme de construction d'éoliennes. En inaugurant dans l'Hérault l'une d'entre elles, son président a déclaré le 7 juillet 2006 : « D'ici 2010, nous allons investir 3 milliards d'euros dans l'énergie éolienne, soit autant que pour construire notre prochaine centrale nucléaire EPR. » Autrement dit, le coût de celle-ci va être doublé pour tenter, en pure perte, d'obtenir le silence des écologistes.

Il sera même très probablement triplé puisque la construction durera au moins six ans. Il faut dire que la politique suivie par EDF mérite d'être décryptée. Les responsables de l'entreprise savent pertinemment que la seule manière de produire massivement de l'électricité sans émettre de gaz à effet de serre est aujourd'hui de recourir aux centrales nucléaires et que les énergies renouvelables sont des leurres à l'exception de l'hydroélectricité dont les potentialités sont déjà exploitées dans notre pays. Mais, face à la déferlante écologique, ils ont choisi de faire croire le contraire.

Ils mettent ainsi en exergue dans toute leur communication leurs efforts en faveur des énergies renouvelables pour tenter de se « faire pardonner » le fait qu'ils continuent de miser sur le nucléaire. Un récent fascicule intitulé « E = moins de CO<sub>2</sub> », largement diffusé en juillet 2007 à grand renfort de publicité dans tous les kiosques de l'hexagone, est à cet égard un remarquable exemple de désinformation politiquement correcte.

Il accorde plus de place à l'énergie éolienne (deux millièmes de la production nationale d'électricité) et à l'électricité d'origine solaire (un dix millième de celle-ci) qu'à l'électricité nucléaire qui répond à 80 % de nos besoins. On y lit aussi au hasard des pages qu'il faut construire des centrales thermiques qui « compensent également les baisses de production difficiles à prévoir des éner-

gies renouvelables et en particulier de l'éolien ». C'est le moins que l'on puisse dire puisque le même document reconnaît par ailleurs que, « dans notre pays, une éolienne produit de l'électricité environ un quart de temps ». Les « baisses » concernent alors les trois quarts de celui-ci ! Autrement dit, EDF reconnaît que, plus en développe les éoliennes, plus il faut construire des centrales thermiques classiques polluantes.

Bien entendu, il n'est pas un cadre d'EDF qui croit un seul instant aux « énergies renouvelables ». Mais le terrorisme intellectuel écologique est tel que les responsables de l'entreprises ont estimé qu'ils n'avaient d'autres choix, pour faire passer leurs projets nucléaires, que de mentir délibérément et aux frais du consommateur.

Quant aux quelques lecteurs qui ont acheté cette plaquette, ils ont eu la satisfaction d'apprendre que, dans l'inimitable jargon écologique, sa vente, qui ne couvrira sans doute pas le dixième des frais encourus, servira à financer des produits d'« écoefficacité énergétique ». Écologisme, quand tu nous tiens...

### *L'échec danois*

Si c'est possible, il y a plus ridicule encore, comme en témoigne le Danemark, cité comme référence par les écologistes du monde entier, car c'est le pays d'Europe qui a le plus misé sur l'électricité produite par le vent, au point d'avoir couvert d'éoliennes de grandes parties de son territoire et même de ses mers, ce qui a permis qu'une partie notable de son électricité leur soit désormais redevable.

Pourtant, le Danemark vient de décider de tout arrêter, car il est désormais confronté à des problèmes insolubles. Lorsqu'il n'y a pas suffisamment de vent, c'est-à-dire, là aussi, les trois quarts du temps, les milliers d'éoliennes installées ne servent à rien, et il faut produire l'électricité nécessaire à la vie quotidienne et aux industries par des centrales classiques au fuel, au charbon ou au gaz. Celles-ci rejettent alors allégrement du gaz carbonique dans l'atmosphère par millions de tonnes.

Et c'est lorsque le vent se lève que les choses se compliquent. Face à de brusques arrivées supplémentaires d'électricité, les ingénieurs danois sont confrontés à des choix cornéliens. Ils ne peuvent stopper complètement les unités thermiques qui fonctionnaient jusqu'alors, d'autant plus qu'il faut être capable de les faire repartir sans délai en cas de besoin, le vent s'arrêtant parfois aussi rapidement qu'il se lève.

Ils ont donc soudainement trop d'électricité. Ils se retournent alors vers leurs voisins germaniques pour tenter de leur vendre celle-ci, les réseaux étant inter-

connectés. Mais, pour le malheur des Danois, les Allemands se sont également dotés de multiples éoliennes, à plus grande échelle encore puisqu'ils détiennent le record du monde, et ils sont soumis aux mêmes fluctuations climatiques. Autrement dit, quand le Danemark a trop d'électricité, la situation est la même de l'autre côté de la frontière. Leurs voisins leur répondent donc : « Surtout pas ! Même si vous nous donniez votre courant, nous n'en voudrions à aucun prix. En revanche, nous pouvons vous en fournir, gratuitement de surcroît... »

En conclusion, pour peu que le vent souffle un peu fort, les Danois disposent systématiquement d'électricité excédentaire. Ils n'ont alors d'autre solution que d'arrêter une partie de leur parc éolien. Et quand ils ne le font pas parce que les producteurs qui sont payés en fonction du nombre de kilowatt-heures fournis refusent de le faire, les câbles risquent de fondre !

Le plus grave n'est enfin pas là. Il tient au fait que le Danemark – le pays européen qui a, toutes proportions gardées, le plus multiplié les éoliennes sous la pression des écologistes – est corrélativement l'un de ceux dont le bilan en termes d'émissions de gaz à effet de serre est le plus désastreux, avec près de 10 tonnes de gaz carbonique émises par habitant contre 6 en France ! Comme l'a déclaré devant l'Institut des hautes études de la Défense nationale Anne Lauvergeon, la présidente d'Areva dont les médias ont laissé entendre à l'époque qu'elle avait été sollicitée pour faire partie du premier gouvernement Sarkozy : « L'hydraulique et le nucléaire sont des énergies qui fonctionnent en base, c'est-à-dire par tous les temps. L'éolien et le solaire sont des énergies d'appoint. Elles ne produisent que quand il y a du vent et du soleil. Elles nécessitent donc la mise en place de "back-up". Le pays qui a le plus développé l'éolien est le Danemark avec 13 % d'éolien dans son bilan énergétique. Il y a ainsi 13 % de centrales au fuel qui démarrent quand le vent ne souffle pas. Ce n'est pas une façon efficace d'éviter la pollution de l'atmosphère<sup>1</sup>. »

### *Les cadeaux*

On comprend donc pourquoi Copenhague a désormais décidé d'arrêter cette politique catastrophique à tout point de vue. Les Hollandais en ont fait autant. Mais manifestement, nos responsables politiques ne savent pas ce qui se passe à moins de mille kilomètres de nos frontières, puisqu'ils ont cédé à leur tour à la mode éolienne, pour ne pas dire du politiquement correct. C'est ainsi que le 27 juillet 2006, le ministre de l'Industrie François Loos a publié un arrêté fixant à 82 euros le prix d'achat par EDF du mégawatt-heure (1 000 kilowattheures) produit par des éoliennes.

---

<sup>1</sup> Revue *Défense*, n° 117, septembre-octobre 2005.

Il faut savoir que l'Agence internationale de l'énergie estime dans son rapport annuel de 2006 que le prix de revient d'un kilowatt-heure produit par des éoliennes varie entre 5,2 et 7,6 centimes de dollars, soit entre 41 et 60 euros pour 1 000 kilowatt-heures en supposant qu'un euro vaille seulement 1,25 dollar. Pourquoi alors avoir garanti aux promoteurs des éoliennes des tarifs si manifestement supérieurs aux coûts de revient, si ce n'est pour céder à la mode ambiante ?

Ce n'est pas tout. Les éoliennes ne produisent du courant que lorsque nous n'en avons pas ou peu besoin. Les pointes de la demande surviennent en effet lorsqu'il fait très froid car il faut se chauffer, ou très chaud car il faut climatiser. Or ces périodes coïncident toujours avec la présence d'anticyclones, c'est-à-dire avec l'absence de vent. Les éoliennes ne tournent donc que lorsque nous avons déjà trop de courant, car notre parc nucléaire est très largement dimensionné. Ne sommes-nous pas, de très loin, le premier exportateur net d'électricité du monde, avec 69 terawatt-heures, c'est-à-dire 69 milliards de kilowatt-heures ?

Lorsque les éoliennes peuvent tourner, elles sont donc en concurrence avec une électricité nucléaire surabondante dont le prix de revient est de l'ordre de 5 (cinq) euros pour 1 000 kilowatt-heures, toujours d'après l'Agence internationale de l'énergie, puisque les centrales sont amorties depuis longtemps. Cinq euros, c'est seize fois moins que le prix d'achat garanti aux firmes qui investissent dans les éoliennes.

Et l'on ne peut pas compter sur le marché international pour absorber la production. Dans les périodes où le vent souffle, les cours internationaux s'effondrent le plus souvent, car nos voisins disposent également d'excédents. Autrement dit, les 82 euros pour 1 000 kilowatt-heures garantis aux producteurs d'électricité d'origine éolienne sont pour l'essentiel un cadeau pur et simple qui leur est consenti sur le dos de notre facture d'électricité.

Compte tenu de la différence entre ce prix garanti et le coût de revient estimé par les experts internationaux, on conçoit que la création de « fermes » éoliennes soit une excellente affaire pour leurs promoteurs, et que ceux-ci se précipitent pour en couvrir nos paysages, en les défigurant bien plus gravement et sûrement que ne le font les lignes à haute tension qui suscitent des oppositions farouches de la part des mêmes écologistes qui prônent le développement des éoliennes.

Dans ces conditions, la rentabilité financière des installations éoliennes est donc excellente. Selon un dicton bien connu dans la profession, elles s'installent là où il y a des subventions nationales, plutôt que là où il y a du vent. La Commission de régulation de l'électricité, organisme officiel chargé de donner un avis objectif, avait pourtant expressément affirmé que : « Le tarif de 82 euros occasionne une rentabilité des capitaux propres trop importante au regard de

ce qui serait nécessaire pour susciter l'investissement, même dans l'hypothèse des coûts la plus défavorable, ceci conduisant à des taux de rendement de 20 à 40 % par an après impôt, garantis sur quinze ans, pour des sites moyennement ventés. »

Le rêve pour tout investisseur ! Le surcoût pour le service public, c'est-à-dire le consommateur, a été estimé par le même organisme entre 1 et 2,5 milliards d'euros par an, chiffre « disproportionné au service attendu ».

Il faut savoir que les sept membres de la Commission de régulation de l'électricité sont nommés par le gouvernement, l'Assemblée et le Sénat, et que leur compétence et leur indépendance ne font guère de doute. Malheureusement, leur avis n'est que consultatif.

On demeure donc stupéfait et surtout désolé devant un tel gâchis. Car il faut bien que quelqu'un paye la différence entre le prix d'achat garanti à ceux qui implantent des éoliennes, et le prix de vente du courant ainsi produit. Et celui qui paye, c'est le consommateur qui achète son courant à EDF à un tarif qui inclut un supplément pudiquement appelé « contribution au service public de l'électricité », comme chacun peut le constater en consultant sa facture.

L'une des autorités les plus respectées de notre pays en la matière, Marcel Boiteux, ancien président d'EDF et membre de l'Institut, n'a pas manqué de faire part de son opposition en déclarant notamment : « À court terme, le soleil et le vent restent des énergies très coûteuses et capricieuses. Je ne crois pas que l'éolienne ait un grand avenir [...]. Quand on dit, quand on écrit, que telle batterie d'éoliennes pourrait couvrir la consommation d'une ville comme Bordeaux, on oublie de préciser que les Bordelais devraient alors se priver totalement de courant quand il n'y a pas ou pas assez de vent, quitte à se rattraper aux heures bénies où les éoliennes tournent. Mais s'éclairer deux fois plus quand il y a du vent ne compense pas les heures où il faut vivre dans le noir ! Remettons les pieds sur terre : avec ou sans éoliennes, il faut construire tout autant de centrales classiques ou nucléaires [...]. Le problème serait tout différent si l'on savait stocker économiquement l'électricité. Mais il faudrait pour chaque éolienne d'énormes batteries d'accumulateurs dont le coût serait encore plus prohibitif [...]. Il ne sert à rien non plus de dépenser beaucoup d'argent sous prétexte de profiter d'un effet de série : on n'engendre que des séries de déficits ou de subventions. »

Au-delà de nos frontières, d'autres sont encore plus directs. Comme l'a déclaré le 27 juin 2006 Peter Mac Gauran, ministre de l'Agriculture d'Australie : « Les éoliennes dévaluent nos paysages et nos propriétés [...]. Elles diminuent si peu nos émissions de gaz à effet de serre que c'est un leurre. Elles sont seulement une excuse pour des entrepreneurs pour gagner de l'argent au détriment des contribuables et des consommateurs... »

Quant à ceux qui s'étonneraient que la présidente d'Areva, tout en étant parfaitement consciente de l'inutilité des éoliennes, ait cherché à se développer dans ce secteur, il faut qu'ils comprennent que lorsqu'il y a un marché gigantesque et hautement rémunérateur, fût-il artificiel et entièrement payé par le consommateur ou le contribuable, il est du devoir de chaque chef d'entreprise d'essayer d'en prendre sa part.

Le comble a toutefois été atteint en Allemagne, lorsque des journalistes se sont aperçus que des éoliennes tournaient en l'absence de vent. Selon les médias, c'était la société productrice, qui disposait par ailleurs d'excédents, qui les faisait tourner pour faire croire qu'elles produisaient du courant...

### *L'électricité solaire*

La fabrication d'électricité par des éoliennes se révèle donc une opération catastrophique. S'il est possible, le résultat est pire encore lorsqu'on essaie de produire du courant avec des panneaux solaires. Ceux-ci n'ont de justification que lorsqu'il s'agit d'alimenter des équipements non reliés à un réseau, tels que des bornes autoroutières, ou des villages situés dans des pays très pauvres et ensoleillés, pour des usages ponctuels tels que la sauvegarde de médicaments qui doivent être conservés dans des réfrigérateurs qu'il faut alimenter en électricité. Mais vouloir fabriquer du courant à grande échelle pour alimenter les réseaux électriques des pays développés ne résiste pas à l'analyse, du fait de deux inconvénients majeurs qui sont les mêmes que ceux auxquels est confrontée l'électricité éolienne.

Les panneaux solaires ne fournissent tout d'abord du courant que le jour, et avec une puissance qui varie en fonction de l'éclairement. Il faut donc, comme les éoliennes, les suppléer avec des centrales classiques.

En outre, le prix de revient du kilowatt-heure ainsi produit est pour l'instant prohibitif. C'est ainsi que l'Allemagne construit une centrale de 550 000 panneaux solaires près de Leipzig, qui couvrira l'équivalent de 200 terrains de football. Le montant prévisionnel de l'opération est estimé à 130 millions d'euros, et le coût de revient prévisionnel du kilowatt-heure à près de dix fois plus cher encore que lorsqu'il s'agit d'électricité d'origine éolienne<sup>1</sup>, celle-ci étant déjà deux à trois fois plus chère que lorsqu'elle est produite par d'autres sources ! C'est ce que confirme Anne Lauvergeon lorsqu'elle déclare : « Toutes les sources d'énergie ne produisent pas au même prix. L'idée qui consiste à croire que le prix du kilowatt-heure dépend de l'argent investi dans chaque source est une idée répandue. Hélas, ce n'est pas le cas. Les deux sources les moins chères

---

<sup>1</sup> *Le Figaro*, 28 avril 2007.

pour faire de l'électricité sont l'hydraulique et le nucléaire. Le prix mondial moyen est de l'ordre de 3 centimes d'euro le kilowatt-heure, alors qu'il est de 6 pour l'éolien et qu'il est dix fois plus cher pour le solaire. »

Quant à l'impact sur les émissions de CO<sub>2</sub>, qui est censé être le but poursuivi, le bilan est tout aussi désastreux. Les économies annuelles de la centrale solaire allemande sont estimées à 25 000 tonnes de gaz carbonique, ce qui porte le coût de la tonne épargnée à 500 euros environ, soit vingt-cinq fois le plafond recommandé par l'Agence internationale de l'énergie ! Autrement dit, pour une même somme, il serait possible d'être vingt-cinq fois plus efficace ailleurs pour lutter contre l'effet de serre...

Quant aux 10 000 foyers de la ville de Leipzig que cette centrale est censée alimenter, il faudrait qu'ils renoncent à s'éclairer la nuit s'ils ne pouvaient compter que sur cette installation solaire qui ne fonctionnera évidemment que le jour !

En définitive, l'idée d'alimenter des réseaux électriques à l'aide de l'énergie solaire ne résiste pas à une analyse un tant soit peu sérieuse et il ne faut pas s'étonner que l'électricité d'origine solaire ne représente que 0,05 % de la production mondiale de courant.

Il faut se rendre à l'évidence. Les dépenses considérables et injustifiées de la plupart des pays européens en faveur des énergies éolienne et solaire ont pour seul objet de leur donner bonne conscience face à leur refus de construire des centrales nucléaires, et pour seule conséquence de multiplier les centrales classiques à gaz ou à charbon, premières causes de gaz à effet de serre.

C'est là le mythe des « énergies renouvelables ».

### *L'isolation des constructions : un puits sans fond*

Pour réduire les émissions de gaz à effet de serre d'origine énergétique, il n'existe que deux méthodes. La première vise à réduire ou supprimer ces émissions à la source. C'est le cas par exemple lorsque de l'électricité est produite par des centrales nucléaires qui n'émettent aucun rejet de cette nature, ou par des centrales hydrauliques.

La seconde méthode consiste à réduire la consommation finale en procédant à des économies d'énergie. C'est ce qui se passe lorsque les constructeurs d'automobile ou d'avion mettent au point des moteurs plus performants, ou lorsque l'isolation de bâtiments est améliorée.

L'amélioration de l'isolation des immeubles peut réduire les besoins dans de fortes proportions, et c'est pourquoi la plupart des pays encouragent leurs propriétaires à le faire. La France n'échappe pas à la règle, ce qui serait louable si,

faute d'avoir pris conscience de l'ampleur de la question, elle ne s'était engagée dans une politique en grande partie ruineuse, sans issue et injustifiée.

Nous avons aujourd'hui des exigences que ne connaissaient pas nos prédécesseurs. De grandes quantités d'énergie sont nécessaires pour chauffer ou climatiser les logements ou les bureaux, ainsi que pour y faire fonctionner les multiples appareils et équipements qui rendent la vie moderne, et particulièrement celle des femmes, plus efficace et plus agréable. Cette consommation d'énergie a le plus souvent comme conséquence des émissions de gaz à effet de serre, soit à l'occasion du chauffage des immeubles, soit tout au long de l'année du fait de la consommation d'électricité lorsque cette dernière provient de centrales thermiques à gaz ou à charbon.

Les seules exceptions concernent les pays où l'électricité est d'origine nucléaire ou hydraulique. Mais au total, d'après le World Research Institute qui fait autorité, le secteur résidentiel et tertiaire est à l'origine directe ou indirecte de près de 20 % des émissions de gaz à effet de serre de la planète. En France, les rejets correspondant au secteur résidentiel représentent 95 millions de tonnes de gaz carbonique annuellement.

Or il serait possible de faire beaucoup mieux. La consommation d'énergie nécessaire pour le chauffage peut notamment varier très fortement en fonction de la qualité de l'isolation. Dans certains pays nordiques, les triples vitrages sont fréquents et les murs et les toits parfaitement isolés, de telle sorte que les déperditions de chaleur sont faibles même si elles restent beaucoup plus importantes par les fenêtres que par les murs. Il est également possible d'installer sur le toit des maisons individuelles des panneaux solaires destinés, non pas à produire de l'électricité, mais à fournir une partie de l'eau chaude nécessaire à la vie quotidienne des habitants.

### *Un coût hors d'échelle*

Toutefois, une distinction majeure doit être faite entre les constructions futures et le parc existant. La mise en œuvre de normes strictes peut être envisagée pour les constructions nouvelles au prix d'un surcoût déjà très substantiel et qu'il faut contenir dans des limites raisonnables, ce qui n'est pas toujours le cas.

Mais l'essentiel des logements qui existeront dans notre pays dans vingt ou trente ans est déjà construit, et les adapter pour réduire très fortement leur consommation énergétique nécessiterait des travaux d'un montant insupportable. Selon l'Ademe (Agence de développement et de maîtrise de l'énergie), une division par trois de l'énergie requise pour leur chauffage serait possible, mais la dépense correspondante atteindrait pour notre seul pays le montant de 400

à 600 milliards d'euros dont les pouvoirs publics devraient sans doute payer largement plus de la moitié, c'est-à-dire plus de 300 milliards, pour aider les propriétaires à procéder aux travaux nécessaires ! Face à une telle somme, le « retour sur investissement » serait négligeable, puisque la réduction correspondante des émissions de gaz carbonique n'excéderait pas 60 millions de tonnes par an, soit deux millièmes des émissions mondiales actuelles. La dépense annualisée serait de l'ordre de 800 euros par tonne de CO<sub>2</sub> épargnée. Et si l'on voulait généraliser la mesure à l'ensemble du globe, *la dépense mondiale dépasserait allégrement 10 000 milliards d'euros !*

Tableau 1

Isolation des logements

	Coût budgétaire (millions d'euros) octobre 2006	Subvention par tonne de CO <sub>2</sub> évitée	Dépense totale par tonne de CO <sub>2</sub> évitée
Isolation thermique des murs	2,2	2 €	6 €
Chaudières individuelles basse température	88	15 €	45 €
Chaudières à condensation individuelles	39,3	34 €	102 €
Chaudières à bois	118,5	43 €	129 €
Pompes à chaleur	89,3	97 €	291 €
Solaire thermique	33,9	290 €	870 €
Isolation thermique des fenêtres	460,8	137 €	411 €

Source : Ministère des Finances pour les colonnes 1 et 2.

*L'ampleur des dépenses nécessaires pour améliorer l'isolation des logements est confirmée par une récente étude du ministère des Finances. D'après celle-ci, les subventions versées en faveur de l'amélioration de l'habitat pour épargner le rejet dans l'atmosphère d'une tonne de CO<sub>2</sub> n'ont pas la moindre cohérence. Ramenée à la tonne épargnée, la subvention varie de 2 euros lorsqu'il s'agit d'isoler les murs, ce qui est particulièrement efficace, à 290 euros pour l'installation de panneaux solaires, en passant par 137 euros pour l'isolation thermique des fenêtres. Encore les subventions sont-elles loin de représenter la totalité de la dépense, qui est sans doute trois fois plus élevée en moyenne compte tenu de l'apport des propriétaires.*

Si l'on se souvient qu'aucune dépense supérieure à 20 euros par tonne de CO<sub>2</sub> évitée n'est justifiée selon les experts internationaux, la conclusion est claire. À l'exception de l'isolation des murs, aucune des opérations énumérées dans le tableau 1 ne devrait être mise en œuvre. Au total, les subventions versées approchent pourtant déjà un milliard d'euros par an et ne cessent de croître. C'est à juste titre que le journal *La Tribune* a pu titrer : « Quand Bercy jette un milliard par les fenêtres... » (19 avril 2007). Aux subventions s'ajoute la quote-part des dépenses directement prises en charge par les propriétaires des logements, soit 2 autres milliards environ, ce qui porte le total des dépenses effectuées à 3 milliards par an pour un résultat insignifiant.

Ceux qui préconisent le traitement systématique de notre parc immobilier affirment que de telles dépenses « créeraient » dans notre pays 200 000 emplois. On mesure là toute l'ampleur de l'inculture économique qui est l'une de nos caractéristiques nationales. Cela fait pourtant près de deux siècles que Frédéric Bastiat, économiste français qui fait référence à l'étranger, à défaut d'être connu en France, a démontré que des travaux non justifiés ne créaient pas d'emplois mais en détruisaient. Sinon, il suffirait pour régler le problème du chômage de creuser des trous et de les reboucher, ce qui ne manquerait pas d'utiliser une main-d'œuvre nombreuse et de « créer des emplois »...

Il suffit de le citer : « L'État ouvre un chemin, bâtit un palais, redresse une rue, perce un canal ; par-là, il donne du travail à certains ouvriers, c'est ce qu'on voit ; mais il prive de travail certains autres ouvriers, c'est ce qu'on ne voit pas. Mille ouvriers arrivent tous les matins, se retirent tous les soirs, emportent leur salaire, cela est certain. Mais est-ce tout ? Les millions descendent-ils miraculeusement sur un rayon de lune dans les coffres du ministre des Finances ? Ne faut-il pas que l'État organise la recette aussi bien que la dépense ?

« Étudiez donc la question dans ses deux éléments. Tout en constatant la destination que l'État donne aux millions votés, ne négligez pas de constater aussi la destination que les contribuables auraient donnée – et ne peuvent plus donner – à ces mêmes millions. Alors, vous comprendrez qu'une entreprise publique est une médaille à deux revers. Sur l'une figurent des ouvriers occupés, avec cette devise : *Ce qu'on voit* ; sur l'autre, d'autres ouvriers inoccupés, en plus grand nombre, avec cette devise : *Ce qu'on ne voit pas*<sup>1</sup> . »

Près de deux siècles plus tard, le mythe de la « création d'emplois » par la dépense inutile est encore clairement l'un des plus répandus dans notre pays.

L'énergie nécessaire pour chauffer les immeubles et leur procurer de l'eau chaude n'est enfin pas la seule dont ils ont besoin. Ceux-ci sont également des consommateurs importants d'électricité pour d'autres usages et contribuent in-

---

<sup>1</sup> Frédéric Bastiat, « Ce qu'on voit, ce qu'on ne voit pas ! », dans *Harmonies économiques*, Genève, Slatkine, rééd. 1982.

directement de cette manière aux émissions de gaz à effet de serre lorsque le courant provient de centrales à charbon ou à gaz, ce qui est le plus souvent le cas au niveau mondial. Or les besoins ne cessent de croître avec la diffusion des réfrigérateurs, des machines à laver, des téléviseurs, des appareils électroniques et des éclairages de plus en plus puissants qui rendent sans cesse la vie plus facile et plus agréable.

Une course est alors engagée entre la multiplication des équipements et les efforts des fabricants pour rendre ceux-ci de plus en plus économes, comme en témoignent les labels de couleur dont ils sont heureusement de plus en plus souvent dotés, et qui s'échelonnent du vert au rouge. L'expérience passée a toutefois montré que la consommation électrique unitaire des logements et des bureaux avait plutôt tendance à s'accroître qu'à se réduire et il reste à voir si le mouvement peut s'inverser, même s'il faut bien évidemment mettre systématiquement en œuvre les techniques susceptibles de réduire les consommations lorsque c'est économiquement justifié.

### *Des sacrifices utopiques*

Certes, il existerait enfin une manière de consommer moins, que ce soit pour nous chauffer, nous laver ou nous éclairer. Il « suffirait » de modifier nos comportements. La quantité d'énergie nécessaire pour chauffer un immeuble varie très fortement en fonction de la température choisie. Si, au lieu des 21 degrés, voire plus, qui nous paraissent « normaux » en plein hiver, nous acceptions de vivre avec 15 degrés par exemple, les besoins liés au chauffage seraient divisés par bien plus de deux. Louis XIV lui-même acceptait bien des températures très inférieures à Versailles, mais il n'avait pas le choix.

Nous pourrions de même nous laver moins souvent et moins longtemps, et avoir uniquement recours aux douches et non aux bains. Nous pourrions encore laver notre vaisselle ou notre linge avec moins d'eau, et éteindre systématiquement les lumières dont nous n'avons pas besoin. Nous pourrions faire bien d'autres choses encore pour économiser l'énergie, mais nous ne le faisons pas, ou si peu. Car, pour que de tels changements de comportement aient un sens, il faudrait qu'ils soient mis en œuvre par tous ou presque, sur l'ensemble de la planète.

Or les habitudes de masse ne se changent pas facilement. Contrairement à ce que pense la grande majorité de nos contemporains qui estiment que la réduction des consommations peut plus facilement provenir de la modification des comportements que des évolutions techniques<sup>1</sup>, il est beaucoup plus facile d'ob-

---

<sup>1</sup> Rapport « Facteur 4 » cité.

tenir des résultats significatifs par la diffusion du progrès qu'en cherchant, le plus souvent en vain, à modifier les comportements. La mise sur le marché d'appareils d'éclairage qui consomment trois fois moins est beaucoup plus porteuse de résultats qu'un appel demandant à chacun de s'éclairer trois fois moins souvent. Faut-il rappeler que ceux qui nous demandent de réduire nos consommations parcourent en général le monde et figurent parmi les plus grands... consommateurs ?

L'analyse de la consommation d'énergie des bâtiments confirme en définitive qu'il n'existe pas de solutions indolores. Il serait certes possible de réduire massivement celle-ci. Mais il faudrait accepter un bouleversement de nos comportements et une régression de notre qualité de vie auxquels nos contemporains ne sont nullement prêts dans leur très grande majorité, ou dépenser des sommes qui sont hors de portée pour améliorer l'isolation des constructions existantes, et avec lesquelles il y aurait infiniment mieux à faire ailleurs pour combattre les émissions.

### *Les biocarburants électoraux*

Les biocarburants constituent, dans un autre domaine, une solution apparemment séduisante, à la fois pour dépendre moins du pétrole importé et ne pas influencer sur l'effet de serre puisque le gaz carbonique qu'ils émettent au moment de leur emploi ne contribue pas à augmenter celui-ci, car il provient déjà de l'atmosphère. Les plantes dont ils sont issus y ont puisé pendant leur croissance le carbone qu'elles contiennent et c'est ce dernier qui est restitué au moment de leur combustion. C'est pourquoi les biocarburants suscitent aujourd'hui tant d'intérêt. Mais tout n'est pas si simple.

Les biocarburants relèvent pour l'essentiel de deux catégories. Les céréales, la canne à sucre ou la betterave peuvent être transformées en alcool. Le colza, l'huile de palme ou les arachides peuvent donner naissance à des carburants plus lourds, susceptibles d'être utilisés par les moteurs diesel.

Le pays qui a poussé le plus loin l'usage des biocarburants est aujourd'hui le Brésil, où plus de la moitié de la flotte automobile peut rouler avec de l'alcool de canne à sucre, les moteurs les plus récents étant même capables de fonctionner aussi bien avec celui-ci qu'avec de l'essence classique, ou avec un mélange des deux (moteurs Flexfuel). Toutefois, dans l'état actuel des choses, l'expérience brésilienne ne peut pas être généralisée au reste de la planète, car plusieurs facteurs spécifiques ne sont pas reproductibles ailleurs.

Le premier est d'ordre climatique et se passe de commentaires : le soleil est plus chaud sous les tropiques, et les rendements plus élevés grâce à la canne à

sucre. La remarque vaut aussi pour l'huile de palme, plus productive que le colza.

Le deuxième tient à la superficie agricole disponible, sans limite dans ce pays-continent. Les 10 millions de tonnes d'alcool produites chaque année le sont sur une superficie de 25 000 kilomètres carrés, l'équivalent de cinq départements français, et elles n'assurent pourtant qu'une part mineure de la consommation de carburant du pays !

Il reste enfin un obstacle majeur à « l'exportation » de la solution brésilienne. La culture de la canne à sucre y est essentiellement manuelle, et la récolte effectuée avec une main-d'œuvre peu payée qui accepte des conditions de travail excessivement dures qui ne seraient pas admises dans les pays développés. Au sein de ces derniers, la culture des produits susceptibles d'être transformés en biocarburants ne peut être envisagée qu'avec le recours à la mécanisation de l'ensemencement et des récoltes, ce qui est à la fois coûteux, consommateur d'énergie et par là même générateur d'émissions de gaz carbonique.

### *Un espoir déçu*

Cette triple considération explique pourquoi, dans l'état actuel des choses, la production de biocarburants ne peut contribuer dans notre pays que de manière symbolique à notre approvisionnement en énergie. Le rendement net, c'est-à-dire après déduction de l'énergie nécessaire pour labourer, semer, récolter et transformer le produit agricole en carburant, est au mieux de l'ordre d'une tonne équivalent pétrole par hectare. Or notre consommation annuelle de carburants routiers s'élève à une quarantaine de millions de tonnes. Si l'on considère que notre pays possède 300 000 kilomètres carrés de terres cultivables, un rapide calcul montre qu'en les consacrant intégralement à la production de biocarburants, ce qui est évidemment hors de question, elles ne pourraient même pas répondre à nos besoins.

Dans les conditions actuelles, la contribution des biocarburants à la consommation de produits pétroliers ne peut donc être en France, et plus généralement en Europe, que marginale, ce que traduit le fait qu'il sera impossible d'atteindre l'objectif fixé par le gouvernement de porter la proportion de biocarburants dans nos carburants routiers à 5,75 % en 2008 contre à peine 1 % à l'heure actuelle. De surcroît, la quête de cet objectif inaccessible coûtera très cher aux finances publiques, car le prix de revient des biocarburants produits en France est très supérieur à celui du pétrole importé, malgré la hausse massive des cours internationaux des années récentes. Il faudra donc que le gouvernement renonce à percevoir tout ou partie des taxes intérieures sur les produits

pétroliers (TIPP) sur ceux-ci, et augmente d'autres impôts pour compenser le manque à gagner qui en résultera.

Puisqu'elle ne peut avoir aucun effet significatif sur nos importations de produits pétroliers, ni sur les émissions de gaz à effet de serre de la planète, l'obligation d'incorporer des biocarburants dans les carburants routiers constitue avant tout une forme de subvention déguisée et particulièrement coûteuse à l'agriculture, aux frais du contribuable.

Il est facile d'en calculer le coût. Les seules taxes sur les carburants rapportent chaque année 30 milliards d'euros aux finances publiques. Si la proportion de biocarburants atteignait environ 5 % au sein du produit vendu à la pompe comme il est prévu, et qu'il faille pour cela les détaxer entièrement comme l'ont proposé les candidats à l'élection présidentielle, c'est 1,5 milliard d'euros par an de manque à gagner auxquels il faut s'attendre... à moins que l'on importe des biocarburants en provenance de l'étranger au nom de notre indépendance énergétique, ce qui porterait l'absurde à de nouveaux sommets.

Quant à elles, les émissions de gaz carbonique seraient réduites au mieux de 5 millions de tonnes, ce qui mettrait le coût de la tonne épargnée aux alentours de 300 euros, soit quinze fois le plafond recommandé par les experts internationaux.

### *Des décisions stupides*

La récente décision de créer dès 2007 un réseau de 500 pompes « vertes » destinées à écouler du carburant composé à 85 % d'éthanol, alors que nous ne pouvons même pas en produire suffisamment pour porter à 5 % sa teneur dans l'essence, se situe dans la même ligne et a pu être qualifiée de « stupide » par le précédent président du groupe PSA. Un usage rationnel des deniers publics aurait consisté à se contenter pour l'instant de subventionner les recherches susceptibles d'accroître à terme les rendements de la production de biocarburants dans les conditions géographiques de notre pays.

Car il n'est pas possible d'exclure qu'un jour de nouveaux procédés de fabrication puissent permettre des rendements plus élevés qu'à l'heure actuelle en transformant la totalité de la masse végétale en carburant. S'il était par exemple possible d'obtenir à l'avenir des rendements de 4 tonnes équivalent pétrole par hectare, il suffirait de 30 000 kilomètres carrés, c'est-à-dire de 3 millions d'hectares, pour produire 12 millions de tonnes de carburants par an, sans même parler des potentialités de la Guyane. Comme, par ailleurs, nos véhicules routiers consommeront unitairement de moins en moins, une large part de nos besoins serait ainsi satisfaite. Mais il n'y a là, faut-il le répéter, aucune certitude, et

seules les recherches futures permettront de savoir si, un jour, nous pourrons faire aussi bien ou presque que les Brésiliens, ce qui est exclu pour l'instant.

En attendant, chacun se souvient d'avoir vu un ministre de la République se donner le ridicule d'inaugurer en grande pompe – si l'on ose dire – Porte d'Orléans à Paris une station-service distribuant de l'éthanol, qui fut fermée dès le lendemain pour la double raison qu'il n'y avait pas d'éthanol pour remplir ses réservoirs, et surtout aucun véhicule en France susceptible de fonctionner avec ce carburant ! Au niveau mondial, l'Agence internationale de l'énergie estime que les biocarburants pourraient assurer en 2030 au mieux de 4 à 7 % des besoins routiers de la planète, contre moins de 1 % aujourd'hui. Ils resteront donc marginaux.

### *Le combat de la nourriture*

Une nouvelle concurrence se fait d'ailleurs jour entre les utilisations énergétiques et les usages alimentaires des cultures. Du fait des subventions massives accordées par le gouvernement américain pour la production d'éthanol à base de maïs, les cours de celui-ci se sont envolés au point d'engendrer en février 2007 des émeutes au Mexique, où la tortilla constitue l'alimentation de base et où les plus pauvres ne pouvaient plus se la payer. Le moins que l'on puisse dire, c'est que le bien-fondé de cette politique à vocation avant tout électorale reste à démontrer.

De nombreuses voix commencent d'ailleurs à s'élever contre les biocarburants et la mode pourrait tourner. Ceux-ci sont tout d'abord néfastes à la biodiversité. Si des superficies considérables devaient être consacrées à la canne à sucre, à l'huile de palme, au colza ou à la betterave, ce serait évidemment à son détriment. Des forêts primaires entières sont en voie de disparition en Indonésie et en Malaisie pour laisser la place à des plantations de palmiers à huile, et le phénomène est voisin au Brésil au profit de la canne à sucre.

De plus, quand il s'agit de cultures mécanisées et faisant appel à des engrais chimiques, le bilan positif pour l'effet de serre en est diminué au point de devenir parfois douteux. Le comble est atteint avec les céréales. Les calculs menés aux États-Unis ont montré que, pour produire avec du maïs l'équivalent de 100 litres d'essence, il fallait parfois en consommer 80, le solde net s'établissant donc à 20 seulement. On imagine aisément que, dans de telles conditions, le coût de la tonne de gaz carbonique épargnée atteint des sommets. Ceci n'empêche pas la production d'éthanol à base de maïs d'avoir été déclarée prioritaire par le président Bush, au plus grand bénéfice des agriculteurs américains.

Mais il y a beaucoup plus grave. La production de biocarburants se trouve en concurrence directe avec celle des produits agricoles qui sont nécessaires à l'alimentation humaine. Comme le titre *Le Monde* (5 juin 2007) : « Verra-t-on demain des émeutes de la faim en Érythrée, au Sénégal, en Arménie ou en Égypte ? » Jamais le prix des céréales de base de l'humanité, c'est-à-dire du blé, du riz et du maïs, n'a été aussi élevé qu'aujourd'hui, et ceci tient au fait qu'une part sans cesse croissante de la récolte de maïs américain est affectée à la production de biocarburants. La Banque mondiale estime que les États-Unis, premier producteur mondial de maïs, consacreront en 2007 25 % de leur récolte à leur fabrication. Il en résulte que, malgré l'augmentation de 15 % des superficies cultivées, les cours du maïs ont fait un bond de 75 % en 2006 et que, par ricochet, les autres céréales ont été affectées. La Banque mondiale craint une hausse générale de 40 %, ce qui serait dramatique pour les habitants les plus pauvres de la planète dont le revenu pourrait être amputé de plus de 6 % avec des conséquences dramatiques. Ayant pris depuis des années la tête du combat anti-biocarburant, Fidel Castro n'a peut-être pas entièrement tort quand il dénonce avec virulence un « génocide alimentaire ».

Pour corser le tout, le secrétaire général de l'OPEC (Organization of Petroleum Exporting Countries) a menacé enfin, en juin 2007, de réduire la production pétrolière si les pays consommateurs continuaient à vouloir développer les biocarburants, leur affirmant qu'ils perdraient alors au change. Dans l'état actuel des choses, les biocarburants sont également à classer parmi les mythes des « énergies renouvelables ».

### *Les transports*

Qu'il s'agisse des éoliennes, des biocarburants ou de l'isolation des bâtiments, ce sont donc par milliards d'euros que les dépenses injustifiées s'additionnent chaque année dans notre pays au nom de la lutte contre l'effet de serre.

Pourtant, c'est dans le domaine des transports que les gaspillages atteignent de très loin leurs plus hauts sommets, ainsi que le révèle un remarquable rapport du Conseil d'analyse économique auprès du Premier ministre, la plus haute autorité économique de notre pays (*Infrastructures de transport, mobilité et croissance économique*, Documentation française) qui, fait rare pour un document officiel, ne manie pas la langue de bois. Quelques chiffres extraits de cette publication suffisent à planter le décor.

C'est ainsi que les dépenses de transport ferroviaire se sont établies en 2004 à 20,4 milliards d'euros (hors contributions aux retraites) alors que les paiements des usagers n'ont pas excédé 8,8 milliards, laissant un solde négatif

de 11,6 milliards qu'ont dû évidemment intégralement combler les contribuables. Les usagers payent donc nettement moins de la moitié des dépenses, même s'ils ont tendance à trouver que les billets sont chers !

S'agissant des transports publics urbains, le taux de couverture est plus faible encore, puisque les paiements des usagers se sont élevés en 2004 à 2,1 milliards d'euros face à 8,6 milliards de dépenses, ce qui aboutit à un ratio d'à peine un quart, la différence de 6,5 milliards d'euros ne pouvant évidemment être couverte à nouveau que par les contribuables, et représentant en moyenne 1,4 euro par trajet effectué.

Au total des transports ferrés et publics, ce sont donc plus de 18 milliards qu'ont dû verser les contribuables en 2004, somme qui s'est encore sensiblement accrue depuis lors et avoisine 20 milliards en 2007, pratiquement le double de ce que nous consacrons à nos universités. Il faut vraiment que nous soyons un pays riche, pour nous le permettre, alors que les transports ferrés et publics n'assurent pas un dixième de nos besoins ! Pourtant, ceux qui mettent en doute le bien-fondé d'une telle charge pour les finances publiques se voient immédiatement opposer un argument à première vue irréfutable et unanimement partagé : les transports ferrés et publics doivent être développés au nom de la lutte contre l'effet de serre, et ceci justifie toutes les dépenses.

Pour montrer les limites de cet argument apparemment imparable, une comparaison s'impose. Le total des émissions de gaz à effet de serre de notre pays s'est élevé en 2004 à l'équivalent de 498 millions de tonnes de gaz carbonique<sup>1</sup>. Si l'on se souvient des conclusions de l'Agence internationale de l'énergie selon laquelle les dépenses de lutte contre l'effet de serre ne devraient excéder nulle part 20 euros par tonne d'émission évitée de CO<sub>2</sub>, il apparaît que notre pays ne devrait pas consacrer plus de 10 milliards d'euros par an à la lutte contre l'effet de serre, et que ceci devrait suffire à supprimer entièrement les émissions ! Or cette somme est très inférieure aux seules dépenses publiques consenties dans le domaine des transports, dont l'efficacité sur ce plan est pratiquement nulle, comme l'a constaté le Conseil d'analyse économique du Premier ministre. Quelques exemples, qui seront développés plus en détail dans les chapitres de ce livre spécifiquement consacrés aux transports, méritent à cet égard d'être brièvement résumés ici.

### *Les trains vides*

« L'exemple » des TER est ainsi particulièrement probant. Selon les statistiques officielles, les usagers des TER parcourent chaque année environ 10 mil-

---

<sup>1</sup> CITEPA, « Rapport annuel Coralie ».

liards de kilomètres. Le chiffre peut paraître important, mais il faut le rapprocher de l'ensemble des déplacements des Français, qui s'élèvent à 900 milliards de kilomètres environ, tous modes de transport confondus, dont l'essentiel est assuré par la route.

Pour apprécier l'impact sur l'effet de serre des TER, il suffit d'imaginer ce qui se passerait si tous leurs usagers prenaient la voiture. Sur la base d'une consommation moyenne actuelle de 7 litres aux 100 kilomètres et d'une occupation d'une personne et demie par véhicule, ce sont environ 500 millions de litres de carburant supplémentaires qui seraient consommés annuellement, engendrant des rejets de 1 250 000 tonnes de gaz carbonique, soit douze minutes et demie des émissions mondiales annuelles.

Or les TER figurent au budget des régions pour un montant annuel de subventions de 3,4 milliards d'euros. La dépense est donc de 2 720 euros par tonne de gaz carbonique évitée, soit cent trente-six fois le montant fixé comme plafond par l'Agence internationale de l'énergie ! Autrement dit encore, subventionner les TER est une des pires manières de vouloir lutter contre l'effet de serre. Il n'est d'ailleurs pas exclu que les émissions liées à la construction et à l'exploitation du matériel roulant, des gares et des voies sur lesquelles circulent les TER excèdent les économies citées plus haut et que le véritable bilan à l'égard de l'effet de serre soit négatif. La grande majorité des cheminots ne vient-elle pas travailler chaque jour en voiture ?

La raison de ce bilan désastreux est simple : la plupart des TER circulent à vide ou presque, ce que nous ignorons. Deux sondages sont à cet égard révélateurs. Lorsqu'on demande à nos compatriotes quelle est, à leur avis, la proportion des habitants de province de plus de vingt-cinq ans qui utilisent régulièrement les TER, c'est-à-dire au moins une fois par semaine, la moyenne des estimations s'établit à 36 %<sup>1</sup>. Nous pensons donc dans notre inconscient collectif que plus d'un habitant sur trois prend les TER chaque semaine.

Or la proportion réelle est de 1 %, comme le révèle un autre sondage du même organisme<sup>2</sup>, corroboré par les chiffres des parcours rappelés plus haut et par les statistiques de la SNCF elle-même, ainsi que le montrera le chapitre X de ce livre. La vérité, c'est que la très grande majorité des habitants de province ne prend jamais les TER, car 98 % d'entre eux ont une voiture à leur disposition quand ils ont à se déplacer.

C'est ainsi qu'au nom de la lutte contre l'effet de serre, les régions dépensent allégrement autant d'argent (3,4 milliards d'euros) pour transporter 1 % de

---

<sup>1</sup> Sondage Ipsos/FFAC, mai 2007.

<sup>2</sup> Sondage Ipsos/FFAC, janvier 2007.

leur population que ce qu'elles affectent aux lycées dont elles ont la charge (3,5 milliards d'euros)<sup>1</sup>.

### *Le mythe du fret ferroviaire et du ferroutage*

La situation est à peu près la même pour les transports de marchandises, puisque le rail n'en achemine que 3 % environ malgré des subventions abyssales, avec un chiffre d'affaires de 1,4 milliard d'euros contre 51,5 pour le transport routier.

Les wagons de marchandises parcourent ainsi 2 milliards de kilomètres chaque année contre 130 pour les camions et les camionnettes, et plus de 500 pour l'ensemble des véhicules routiers. Même si leur trafic doublait, l'impact sur le volume de la circulation routière serait imperceptible. Les ordres de grandeur ne permettent pas que le rail soulage la route. Quant au ferroutage, qui ne représente qu'une fraction du fret ferroviaire, son influence serait plus anecdotique encore.

Le prétexte de la lutte contre l'effet de serre est pourtant mis en avant pour défendre de multiples projets d'investissement qui ne devraient pas résister à la moindre analyse sérieuse, et qui constituent autant de gabegies.

Dans le même rapport, le Conseil d'analyse économique a mis en évidence la disproportion entre le coût des nombreux projets qui, au prix d'investissements massifs, visent à tenter de reporter une partie du trafic routier vers le rail, et leur efficacité quasi inexistante.

Le coût d'un seul d'entre eux, le tunnel Lyon-Turin, qui fera plus loin l'objet d'une description détaillée, s'élève à 15 milliards d'euros, ce qui explique la conclusion des experts du Premier ministre : « Les politiques ambitieuses de report modal n'ont que des avantages très marginaux en termes de coûts sociaux évités », ajoutant : « Il est illusoire de croire que la politique de report modal est adaptée pour lutter contre l'effet de serre : elle est très coûteuse et inefficace [...]. L'argument "effet de serre" souvent mis en avant sous forme littéraire comme justification pour les grands projets est quantitativement tellement faible qu'il en est presque fallacieux... »

L'absence de toute approche scientifique est d'autant plus surprenante que le ministère de l'Équipement est essentiellement composé d'ingénieurs. Mais dès qu'il s'agit d'écologie, il faut bien constater que ceux-ci, soumis au politiquement correct, ont jusqu'à présent oublié de raisonner comme leur formation aurait dû les amener à le faire. S'ils l'avaient fait, ils se seraient aperçus que les

---

<sup>1</sup> *Le Monde*, 20 mars 2007.

grands projets qu'ils proposent conduisent à un coût de la tonne de gaz carbonique évitée parfois supérieur à 10 000 euros !

La disproportion entre le coût des projets et les avantages minimales qui peuvent en découler sur le plan de l'environnement ne concerne d'ailleurs pas que le rail.

Le Conseil d'analyse économique fustige ainsi pour les mêmes raisons le projet de canal à grand gabarit Seine-Nord. Il est vrai que celui-ci confine au ridicule, lorsqu'il est affirmé qu'il est destiné à soulager le trafic des poids lourds sur l'autoroute du Nord, alors que celui-ci s'établit à 15 000 véhicules par jour ouvrable et qu'il est constitué pour l'essentiel d'envois qui doivent être impérativement livrés en 24 ou 48 heures au plus.

Selon les affirmations des promoteurs du projet eux-mêmes, par nature optimistes, le projet épargnerait 68 000 tonnes de rejet de CO<sub>2</sub> par an, soit guère plus d'un millionième des émissions mondiales et nettement moins que ce que la planète rejette chaque minute. Or l'investissement s'élèverait à 3,7 milliards d'euros, ce qui mettrait le coût de la tonne annuellement évitée à plus de 5 000 euros<sup>1</sup>. Mais la théorie du « report modal », selon laquelle il serait possible de substituer un mode de transport à un autre, fait partie du dogme écologique au nom duquel sont gaspillés sans aucun effet des milliards d'euros chaque année.

### *La paralysie de l'Île-de-France*

La situation ne se présente pas mieux en milieu urbain. Là aussi, l'argument de la lutte contre l'effet de serre est utilisé pour justifier tout et n'importe quoi, sans que jamais soient mis dans la balance le coût pour le contribuable et les avantages éventuels pour l'environnement. S'agissant de l'Île-de-France, le Conseil d'analyse économique est ainsi arrivé à une conclusion analogue à celles qui viennent d'être citées. Pour tenter de réduire les émissions de la circulation routière de 1,8 million de tonnes de gaz carbonique par an, il faudrait dépenser selon les plans officiels actuels plus de 12 milliards d'euros pour développer les réseaux de transport public, ce qui mettrait à nouveau le coût de la tonne de CO<sub>2</sub> évitée à près de 1 000 euros, soit cinquante fois le niveau considéré par les experts internationaux comme maximum à ne pas dépasser. Plus grave encore, les pertes économiques qui découleraient des obstacles mis à la circulation routière dans ce but se chiffraient chaque année à plus de 13 milliards d'euros !

Prétendre lutter contre l'effet de serre et sauver la planète en bloquant la circulation en Île-de-France et notamment à Paris, ce qui est le programme officiel

---

<sup>1</sup> On suppose qu'à un investissement de 100 correspond une dépense annuelle de 10.

du maire de la capitale et de son équipe, serait risible si le sujet n'était sérieux. Les émissions de la circulation routière dans Paris intra-muros n'excèdent pas un million de tonnes par an, soit dix minutes des rejets mondiaux... Quant à la possibilité de remplacer les voitures par des vélos, elle tombe d'elle-même quand on sait que les premières parcourent en moyenne dix kilomètres par trajet et les seconds deux seulement.

Pour leur part, les subventions accordées aux véhicules hybrides soit 2 000 euros pour chacun d'entre eux, permettent d'épargner au mieux le rejet de 10 tonnes de CO<sub>2</sub> pendant leur durée de vie, ce qui met le coût de la tonne épargnée à 200 euros, soit dix fois trop.

Il s'agit donc là essentiellement d'une aide accordée à leurs fabricants qui sont pour l'instant tous étrangers, ce qui est une curieuse manière d'encourager l'industrie nationale. Il est vrai qu'on entend même les ministres français faire ouvertement de la publicité pour ces véhicules au nom de la sauvegarde de la planète.

En fin de compte, il faut nous rendre à l'évidence. Dans notre pays, la marge de manœuvre en matière d'effet de serre est très faible. Il n'y a pas de remède miracle pour y réduire fortement nos émissions, et ceux qu'on nous propose sont le plus souvent inefficaces et très coûteux, sinon nuisibles à la cause qu'ils sont censés défendre. Nous dépensons plus de 25 milliards d'euros d'argent public par an au nom ou au prétexte de la lutte contre l'effet de serre, sans aucun résultat perceptible puisque le coût par tonne de gaz carbonique évitée est systématiquement prohibitif et qu'il en résulte que nos émissions ne varient pratiquement pas d'une année sur l'autre.

Ce constat ne doit pas surprendre. Il tient au fait que nous figurons déjà parmi les plus faibles émetteurs de la planète au sein des pays développés et que nous avons accompli l'essentiel des économies possibles à un coût raisonnable, c'est-à-dire pratiquement supprimé nos rejets liés à la production d'électricité grâce à notre programme nucléaire, et limité les émissions de notre circulation routière.

Tableau 2

Des dépenses publiques annuelles consenties  
au nom ou au prétexte de la lutte  
contre l'effet de serre

Éoliennes	1 à 2,5 milliards d'euros
Biocarburants	0,5 à 1 milliard d'euros
Isolation des bâtiments	1 milliard d'euros
Transports ferrés	13 milliards d'euros
Autres transports	7 milliards d'euros
Autres	1 milliard d'euros
<b>Total</b>	<b>26 milliards d'euros</b>

*Toutes les lignes ci-dessus augmentent année après année, et, sauf changement de politique, le total approchera très rapidement 30 milliards d'euros annuels.*

À quelques exceptions près, qu'il faut évidemment encourager, ce qu'on nous propose alors n'est pas justifié. En suivant ce que nous demandent les écologistes, nous sommes engagés sur une voie sans issue. Obtenu par compilation de sources diverses émanant de l'Agence internationale de l'énergie, du Conseil d'analyse économique auprès du Premier ministre, de la Mission parlementaire sur l'effet de serre ou du ministre français de l'Économie et des Finances, le tableau 3 ci-contre est révélateur. Il montre l'extrême dispersion des sommes qu'il faut dépenser pour éviter le rejet d'une tonne de gaz carbonique dans l'atmosphère. Dans certains cas, le coût est négatif : il est possible à la fois de dépenser moins d'argent et d'émettre moins de gaz carbonique. Dans d'autres, c'est l'inverse. Plus on dépense d'argent en croyant bien faire, plus les émissions augmentent : le coût de la tonne « épargnée » est infini, comme c'est le cas en France avec les éoliennes.

Tableau 3

Coût de la tonne de CO<sub>2</sub> évitée

	Subvention par tonne de CO <sub>2</sub> évitée	Coût total par tonne de CO <sub>2</sub> évitée
Remplacement d'une voiture de forte cylindrée par une voiture de faible cylindrée		négatif
Émanations industrielles		de 1 à 30 €
Construction de centrales nucléaires au lieu de centrales classiques		de négatif à 20 €
Remplacement des ampoules électriques par des ampoules à basse consommation		de négatif à élevé
Isolation thermique des murs	2 €	6 €
Chaudières collectives basse température	4,1 €	12,3 €
Chaudières individuelles basse température	15 €	45 €
Chaudières à condensation collectives	10,4 €	31,2 €
Chaudières à condensation individuelles	34 €	102 €
Chaudières à bois	43 €	129 €
Pompes à chaleur	97 €	291 €
Isolation thermique des fenêtres	137 €	411 €
Solaire thermique	290 €	870 €
Travaux complets d'isolation (constructions existantes)		750 €
Liaison Lyon-Turin	> 10 000 €	> 10 000 €
Canal Seine-Nord	5 000 €	5 000 €
TER	2 720 €	2 720 €
Extension des transports publics en Île-de-France	> 10 000 €	> 10 000 €
Électricité solaire	500 €	500 €
Éoliennes	82 cents par kilowatt-heure	infini
Aide aux véhicules hybrides	200 €	200 €

Tableau 4

Impact de quelques dépenses  
sur les émissions de gaz à effet de serre

	Coût (euros)	Subventions	Durée des rejets mondiaux épargnés
Tunnels Lyon- Turin	15 milliards <sup>1</sup>	15 milliards <sup>1</sup>	1 minute 15 secondes
Canal Seine-Nord	3 milliards <sup>1</sup>	3 milliards <sup>1</sup>	41 secondes
Centrale solaire de Leipzig	130 milliards <sup>1</sup>	120 milliards <sup>1</sup>	15 secondes
TER	4,2 milliards <sup>1</sup>	3,4 milliards <sup>2</sup>	12 minutes 30 secondes
Ensemble des transports ferrés et publics	30 milliards <sup>2</sup>	20 milliards <sup>2</sup>	1 heure 40 minutes
Centrale nucléaire EPR	3 milliards <sup>1</sup>	0	1 heures 20 minutes

1. Dépense d'investissement
2. Dépense annuelle

*En regard des rejets mondiaux de gaz à effet de serre d'origine humaine qui s'élèvent à l'équivalent de 100 000 tonnes de gaz carbonique par minute, les dépenses énumérées ci-dessus ne peuvent être justifiées, à l'exception de la dernière.*

Entre ces deux extrêmes, la variété des situations est presque sans limite. Mais le nombre de celles qui sont justifiées parce qu'elles permettent d'éviter le rejet d'une tonne de gaz carbonique pour moins de quelques dizaines d'euros est très faible. Dans les autres cas, l'efficacité des dépenses est le plus souvent insignifiante et l'on peut alors parler de gâchis pur et simple.

Une question ne peut toutefois manquer de se poser. Comment expliquer que les experts de l'Agence internationale de l'énergie affirment qu'aucune dépense destinée à supprimer les émissions de gaz à effet de serre ne devrait excéder 20 euros par tonne épargnée et que nous aboutissions à des coûts incomparablement supérieurs ? Se seraient-ils trompés ?

L'explication est plus simple. Ces experts ne pensent pas aux mesures très coûteuses qui ont été évoquées dans ce chapitre. Ils se réfèrent à d'autres moyens de réduire les émissions qui ne concernent pas ou peu notre territoire. Les domaines auxquels ils pensent sont essentiellement au nombre de trois. Malheureusement, le plus efficace d'entre eux suscite dans tous les pays l'opposition déterminée de la plupart des écologistes.

## Le péché originel

Lorsqu'on regarde l'évolution du monde, il apparaît que, si rien ne change, les émissions de gaz à effet de serre vont continuer à s'accroître très rapidement au cours des années et des décennies à venir.

La question qui se pose alors est de savoir s'il serait possible d'introduire une rupture dans l'évolution des choses. À cette fin, plusieurs pays, dont la France, se sont demandé à quelles conditions il leur serait possible de réduire drastiquement leurs émissions.

Les travaux correspondants sont souvent connus sous l'intitulé de « Facteur 4 », car ils se fixent comme objectif la division par quatre des émissions des pays industriels d'ici 2050, ce qui permettrait peut-être, si l'on suppose également des efforts de la part du reste du monde, de réduire de moitié les émissions planétaires à la même époque et donc d'atteindre l'hypothèse la plus ambitieuse des experts des Nations unies, c'est-à-dire de ramener les émissions aux alentours de leur niveau de 1990. À vrai dire, l'exercice est injuste pour notre pays, qui produit déjà deux fois moins de gaz à effet de serre par habitant que la moyenne des pays développés. Il faudrait, pour qu'ils s'alignent sur nous, que les autres pays industrialisés divisent les leurs par huit si nous divisons les nôtres par quatre, ce qui est évidemment hors de toute atteinte.

Quoi qu'il en soit, et contrairement à ce que l'on pourrait penser, les travaux de ces différents groupes de chercheurs français, anglais, canadiens, etc., arrivent à une même conclusion : dans leur ensemble, les pays développés pourraient consommer beaucoup moins d'énergie qu'ils ne le font et donc émettre beaucoup moins de gaz à effet de serre.

Mais la situation ne se présente pas de la même façon pour les six principaux domaines d'activité qui sont à l'origine des émissions. Pour simplifier, les perspectives sont favorables pour trois d'entre eux, la production d'électricité, l'industrie et la déforestation, alors que les possibilités d'action sont bien plus limitées pour les transports, l'agriculture et les bâtiments.

## *La production d'électricité, cause première*

Responsables de plus de 40 % des émissions de gaz carbonique de la planète et bientôt de près de la moitié selon l'Agence internationale de l'énergie, les centrales électriques thermiques classiques constituent de très loin la première source de gaz à effet de serre d'origine humaine, dont elles représentent plus du quart si l'on tient compte des produits autres que le gaz carbonique. Une question vient alors immédiatement à l'esprit. Si le réchauffement de la planète présente un tel danger, pourquoi la plupart des pays, y compris ceux qui se déclarent les plus sensibilisés, continuent-ils à construire à un rythme sans précédent des centrales à charbon ou à gaz naturel ? Pourquoi n'ont-ils pas recours comme la France aux centrales nucléaires dont chacun sait qu'elles n'induisent aucun rejet nocif dans l'atmosphère, même si, historiquement, cette considération n'a pas été à l'origine de la décision de notre pays de les construire<sup>1</sup> ?

## *L'échec du nucléaire*

Si les autres pays ne nous imitent pas, c'est que deux raisons s'y opposent. La première, déterminante, tient à l'opposition définitive au nucléaire de la plupart des écologistes de tous les pays, qui affirment pourtant que les gaz à effet de serre constituent la plus grande menace pour l'avenir de la planète et de l'humanité. C'est là le péché originel.

Le moins qu'on puisse dire, c'est qu'il y a là une incohérence impossible à comprendre pour tout esprit quelque peu rationnel. L'opposition aux centrales nucléaires laisse sans voix lorsqu'elle provient de ceux qui affirment que la concentration de gaz à effet de serre dans l'atmosphère est une catastrophe pour la planète, alors qu'il s'agirait de très loin de la manière la plus efficace de lutter contre elle, comme la France le prouve chaque jour. Entre deux maux, il faut savoir choisir le moindre, d'autant qu'aucun des arguments qu'on dresse à l'encontre des centrales nucléaires ne résiste à une analyse un tant soit peu sérieuse. Les centrales nucléaires occidentales ont prouvé depuis longtemps leur fiabilité dans des pays aussi divers que l'Afrique du Sud ou la Chine et n'ont jamais provoqué une seule mort d'homme contrairement à toutes les autres sources d'énergie, en particulier au charbon qui, dans un pays comme la Chine, est chaque année directement responsable de plus d'un millier de morts dans les mines, et de centaines de milliers par la pollution engendrée.

Le recours à l'énergie nucléaire pour produire de l'électricité est d'ailleurs reconnu par les instances internationales comme étant un droit pour tous les

---

<sup>1</sup> Cf. C. Gerondeau, *L'Énergie à revendre*, Lattès, 1984.

pays, alors que la fabrication d'armes nucléaires est réglementée par les traités de non-prolifération. Il n'empêche : la plupart des écologistes ne veulent pas admettre cette distinction fondamentale et entretiennent sciemment une peur irraisonnée inspirée par les spectres de Nagasaki et d'Hiroshima, comme l'a encore fait Daniel Cohn-Bendit en juillet 2007, quand la France a envisagé de vendre une centrale nucléaire à la Libye. Selon Eurobaromètre, 61 % des Européens ne souhaitent-ils pas, pour des raisons supposées de sécurité, que la part de l'électricité d'origine nucléaire diminue ? L'essentiel est là, car les autres arguments avancés à l'encontre de l'usage pacifique de l'atome ne sont que des leurres.

Il en est ainsi du traitement des sous-produits du fonctionnement des centrales, péjorativement qualifiés de déchets. On sait pourtant traiter ceux-ci en les vitrifiant et en les rendant inertes pour des millénaires, et il est possible de les enfouir ensuite à grande profondeur où, quoi qu'on en dise, ils ne présentent plus aucun risque pour les générations futures.

Il en va de même du démantèlement des centrales après leur fin de vie. L'opération est coûteuse, mais elle ne présente aucune urgence et peut être étalée sur des décennies en fonction des financements disponibles. La durée de vie des centrales ne cesse d'ailleurs de s'accroître. Alors qu'elle était estimée à trente ans il y a peu, il est maintenant question de soixante années. Il n'y a là rien d'étonnant puisque leur structure est constituée de béton fortement armé et surdimensionné pour résister à tout incident éventuel.

Enfin, le risque d'épuisement des ressources en uranium n'est pas pour demain, comme l'a constaté l'Agence internationale de l'énergie dans son rapport annuel de 2006. La seule Australie a identifié 85 gisements, dont 3 seulement sont en exploitation et de nombreux autres pays en disposent. Face à la hausse récente des cours, les projets d'ouverture abondent.

En définitive, l'énergie nucléaire constitue l'un des symboles de notre époque et donc du progrès, et c'est peut-être pour cela que les écologistes combattent l'une et l'autre, sans craindre d'être incohérents. Si les arguments qu'ils avancent aujourd'hui à son encontre, concernant par exemple le traitement des déchets, venaient un jour à tomber, soyons sans crainte : ils en trouveraient d'autres. Ce ne sont là que des prétextes car nous sommes dans l'irrationnel le plus complet. Comment est-il possible d'affirmer sans sourciller que l'effet de serre constitue la plus grande menace à laquelle est confrontée l'humanité, et de s'opposer à la solution qui constituerait, de très loin, le premier remède au risque ? Seuls des esprits parfaitement illogiques peuvent réussir ce tour de force, et la responsabilité des écologistes devant l'Histoire sera sans appel si par malheur l'évolution du climat entraîne les catastrophes qu'eux-mêmes annoncent.

Il existe une autre explication au peu de succès de l'électricité d'origine atomique. Les centrales nucléaires coûtent cher à construire et demandent des investissements élevés. La mise de fonds nécessaire est quatre fois plus importante pour une centrale nucléaire que pour une turbine à gaz de même puissance. Les coûts de fonctionnement sont ensuite bien plus faibles, mais les délais de réalisation sont de surcroît plus longs. Il faut le plus souvent près d'une dizaine d'années pour mener à bien la construction d'une centrale nucléaire, contre trois ou quatre pour une installation de même puissance fonctionnant au charbon et moins encore s'il s'agit de gaz naturel.

On comprend en définitive que, chez les producteurs d'électricité, la balance, depuis plusieurs décennies, ait penché en faveur des centrales à gaz ou à charbon. Mais la forte remontée des cours de ces deux produits depuis quelques années change aujourd'hui la donne, et l'Agence internationale de l'énergie est arrivée, dans son rapport annuel de 2006, à une conclusion qui revêt un caractère fondamental : l'électricité nucléaire a désormais un coût de revient voisin de l'électricité produite par des centrales thermiques classiques. Tout dépendra pour le futur de deux données, le cours du charbon d'une part, le niveau des taux d'intérêt de l'autre. Si la tonne de charbon vaut à l'avenir entre 55 et 70 dollars, et si les taux d'intérêt sont faibles, il suffira d'une incitation très limitée, située entre 0 et 10 dollars par tonne de gaz carbonique évitée, pour que la balance économique penche en faveur de la solution nucléaire. Dans certains cas, celle-ci sera même plus économique sans aucune incitation. Même dans le cas de taux d'intérêt élevés, ce qui est évidemment défavorable aux centrales nucléaires puisqu'elles sont plus chères à construire, une incitation comprise entre 10 et 25 dollars par tonne de gaz carbonique évitée serait suffisante pour que l'électricité nucléaire soit la plus économique.

On trouve là l'explication principale à l'affirmation de l'Agence internationale de l'énergie selon laquelle dans aucun cas il n'est justifié de dépenser plus de 25 dollars pour éviter le rejet d'une tonne de gaz carbonique.

Dans le domaine de la production d'électricité, il suffirait de dépenser, dans l'hypothèse la plus défavorable, au plus 25 dollars, soit environ 20 euros par tonne de gaz carbonique évitée pour que la balance économique penche systématiquement en faveur des centrales nucléaires. C'est donc là que la communauté internationale a intérêt à dépenser son argent si elle entend vraiment lutter contre les rejets de gaz à effet de serre, et non dans les projets inefficaces qui ont fait l'objet du précédent chapitre. Or elle ne le fait pas.

Certes, le message commence à passer, et de nombreux pays développés cherchent aujourd'hui à relancer la construction de centrales nucléaires sur leur territoire. Les États-Unis, la Grande-Bretagne, la Russie, l'Australie ont récemment affirmé leur volonté d'agir en ce sens, et tout laisse entendre que l'indus-

trie nucléaire va connaître au cours des années à venir un nouveau et rapide essor. Toutefois, l'essentiel des nouveaux besoins n'est pas situé dans les pays développés, mais au sein du tiers-monde, et d'abord de la Chine et de l'Inde. Or ceux-ci sont dotés de vastes ressources en charbon, et ils ne se convertiront au nucléaire que s'ils sont financièrement et fortement incités par les pays occidentaux. C'est là que se trouve, de loin, le plus grand gisement de réduction des émissions de gaz à effet de serre de la planète. Mais celui-ci est inexploité. Chacun a pu noter que la Chine avait commandé à la société Westinghouse quatre centrales nucléaires en décembre 2006, et que d'autres suivront au cours des années à venir. Mais l'objectif est seulement de faire passer la part de l'énergie nucléaire dans la production d'électricité chinoise *de 1 à 4 %*. C'est tout, car les autorités du pays ont estimé qu'aller plus loin serait trop coûteux pour les seules finances d'un pays encore en voie de développement.

### *L'âge d'or des centrales polluantes*

Ces deux considérations expliquent que, face à la demande sans cesse croissante d'électricité qu'implique le rythme d'expansion accélérée de l'économie mondiale, les carnets de commande des industriels qui fabriquent des centrales thermiques classiques soient pleins, et les mises en chantier de centrales nucléaires encore très rares. Un pays comme l'Allemagne, qui se déclare pourtant très préoccupé par l'effet de serre, fait ainsi exactement le contraire de ce qu'il faudrait. Sous la pression de ses écologistes, il s'est engagé à fermer progressivement ses centrales nucléaires existantes, et il construit à marche forcée des centrales classiques à gaz et même à charbon qui émettent du gaz carbonique en quantités massives !

Quant à la Chine, elle a augmenté sa consommation de charbon de 70 % au cours des cinq dernières années pour faire face aux pénuries d'électricité qui la frappaient il y a peu et qui ont maintenant disparu. Selon le directeur général de l'Agence internationale de l'énergie, la Chine met en service *chaque semaine* une centrale de 1 000 mégawatts, c'est-à-dire de la puissance d'une unité nucléaire. Les grandes villes chinoises sont maintenant illuminées a giorno tous les soirs.

Certes, des recherches sont engagées pour tenter de mettre au point des techniques de captation du gaz carbonique issu des centrales à charbon ou à gaz, en vue de l'enfouir ensuite dans le sous-sol. Mais, même si elles aboutissent un jour, les centrales thermiques existantes ou en construction continueront à rejeter tout au long de leur vie des masses considérables de gaz carbonique, car il ne sera pas possible de les doter rétroactivement de tels équipements. De sur-

croît, l'Agence internationale de l'énergie elle-même est très dubitative à leur égard, y compris pour les centrales neuves. Elle écrit ainsi que « la possibilité d'installations de capture dans des centrales électriques, qui constituerait l'application majeure de ces techniques, reste à démontrer, et celles-ci ne sont pas prises en compte pour cette raison dans les scénarios pour 2030<sup>1</sup> ». Elle ajoute toutefois que ces techniques pourraient jouer un rôle significatif en 2050 pour limiter les émissions de gaz carbonique dans les pays en expansion rapide qui disposent de vastes réserves de charbon, la Chine et l'Inde pour ne pas les nommer.

En tout état de cause, ces techniques coûteront cher, beaucoup plus que le différentiel éventuel de coût de revient entre les centrales nucléaires et les centrales thermiques classiques. L'Agence internationale de l'énergie ajoute enfin que l'instauration d'une taxe sur les émissions de gaz carbonique constituerait une mesure très utile pour ouvrir le marché. Mais la vérité oblige à dire qu'une telle taxe, appliquée aux quantités gigantesques rejetées par les centrales à charbon chinoises ou indiennes, aboutirait à des sommes si considérables que personne n'envisage aujourd'hui sérieusement cette éventualité. Qui paierait ?

### *L'industrie : la bourse d'échange*

Avec environ 15 % des émissions mondiales, le secteur industriel constitue également l'une des sources importantes de gaz à effet de serre de la planète, et c'est là le deuxième domaine où il est encore possible d'agir à relativement peu de frais. Malgré des progrès de productivité massifs et continus, et en dépit d'une réduction de 15 % de la consommation des pays développés en trente ans, les besoins d'énergie de l'industrie n'ont cessé de croître au niveau mondial au cours des décennies écoulées et les émissions de gaz à effet de serre qui lui sont imputables ont suivi une évolution parallèle.

Pour réduire celles-ci, l'Europe a mis en œuvre depuis le début de 2004 une « bourse d'échange » du CO<sub>2</sub> dont le principe est simple et qui peut se révéler efficace.

C'est là, de loin, la meilleure de ses initiatives. Chaque installation industrielle importante se voit fixer un objectif d'émission annuel. Ceux qui font mieux que cet objectif bénéficient de « droits d'émission » qu'ils peuvent vendre et que peuvent acheter ceux qui n'arrivent pas à respecter les objectifs qui leur sont alloués. Il s'est créé ainsi un marché de la tonne de CO<sub>2</sub> dont le cours a subi de brutales variations depuis la création de cette bourse d'échange. Il a parfois atteint 30 euros. A la date du 1er octobre 2006, il s'établissait à 17 euros par ton-

---

<sup>1</sup> Agence internationale de l'énergie, Rapport annuel 2006.

ne, avant de s'effondrer littéralement au début de 2007 quand il est apparu que les quotas attribués en 2003 aux industriels européens avaient été calculés trop largement. Le 20 mars 2007, il s'établissait à moins de 1 euro ! Dans de telles conditions, il est évidemment impossible aux industriels de faire des prévisions sérieuses. Mais, même s'il est délicat d'application et que les cours dépendent directement du niveau des quotas fixés, le mécanisme retenu est sain, et il est certain que les cours remonteront prochainement.

La fixation des quotas futurs a en effet donné lieu, à la fin de 2006, à un bras de fer entre la Commission de Bruxelles et différents pays dont la France, celle-ci ayant finalement accepté de ramener le volume d'émissions que devront respecter les entreprises françaises concernées de 155 à 132 millions de tonnes annuelles, soit une réduction de 23 millions de tonnes, c'est-à-dire de 15 %, malgré les protestations des producteurs de ciment qui ont affirmé qu'ils ne pourraient supporter les charges qui risquent d'en résulter s'ils dépassent les quotas qui leur sont alloués. Les marchés ont en conséquence d'ores et déjà prévu que le cours de la tonne de CO<sub>2</sub> remonterait à plus de 20 euros dès 2008.

Il est donc possible de réduire fortement les émissions du secteur industriel pour un coût par tonne de gaz carbonique épargnée qui restera de l'ordre de grandeur de ce que préconisent les experts internationaux. C'est là la deuxième explication de la fixation du seuil de 25 dollars par l'Agence internationale de l'énergie.

On est évidemment aux antipodes des dépenses qui sont nécessaires pour obtenir le même résultat dans les secteurs de l'habitat, des énergies dites renouvelables, ou des transports ferrés et publics, puisqu'ils se chiffrent, quant à eux, en centaines ou en milliers d'euros par tonne épargnée.

### *La déforestation*

La lutte contre la déforestation constitue peut-être le troisième domaine où il serait possible d'éviter des rejets massifs de gaz carbonique pour un coût modéré.

La déforestation des espaces tropicaux est l'un des contributeurs majeurs à l'effet de serre, même si les études les plus récentes ont mis en évidence un phénomène inattendu : dès que le niveau de vie dépasse le seuil de 4 000 euros par habitant, les forêts recommencent à s'étendre au lieu de diminuer. Pouvant acheter du charbon ou du pétrole et bénéficier de l'électricité, les habitants cessent de s'attaquer aux espaces boisés<sup>1</sup>. C'est ainsi que la forêt gagne massivement du terrain dans les pays développés et notamment en France où elle a

---

<sup>1</sup> Pekka Kauppi, Université de Finlande, dans *The Economist*, 18 novembre 2006.

doublé depuis un siècle. Certes, les pertes au Brésil ou en Indonésie outrepassent encore les gains effectués dans les pays plus riches. Mais la forêt regagne déjà du terrain dans les pays comme l'Inde ou la Chine. Elle s'est accrue d'un million d'hectares en Asie entre 2000 et 2005. Autrement dit, les craintes liées à la fatalité de la déforestation du globe apparaissent excessives, même si, localement, des pans entiers continuent à disparaître, ce qui ne peut manquer d'inquiéter car le bilan global pour la planète est encore largement négatif.

Son ampleur fait l'objet de discussion entre spécialistes, mais l'on estime que la déforestation concerne au total 6 à 7 millions d'hectares *par an* dans des pays tels que l'Indonésie, le Brésil ou le Congo. Outre son impact souvent irréversible sur la biodiversité, cette situation engendre des rejets massifs dans l'atmosphère lorsque les forêts brûlent. Certaines sources évaluent l'ampleur de ces rejets à 18 % du total des émissions de gaz à effet de serre d'origine humaine. Mettre fin à la déforestation serait donc l'une des voies les plus efficaces de réduction de celles-ci.

Il est possible que ce soit aussi l'une des moins coûteuses. Nicholas Stern, à l'occasion d'un entretien privé, m'a dit qu'il évaluait à quelques euros seulement le coût de la tonne de gaz carbonique évitée dans ce domaine. Si c'était le cas, aider les pays concernés à préserver leurs forêts constituerait pour la communauté internationale l'une des manières les plus efficaces de lutter contre l'aggravation des phénomènes d'effet de serre.

Il resterait à trouver un *modus operandi* avec les gouvernements des pays concernés, ce qui ne devrait pas être impossible, car ceux-ci sont de plus en plus sensibilisés à la perte du patrimoine que constituent leurs forêts. C'est en ce sens que s'efforce d'agir la Banque mondiale en cherchant avec beaucoup de difficulté à réunir un premier fonds d'intervention de 250 millions de dollars pour commencer à s'attaquer à ce qui représente un cinquième des émissions mondiales<sup>1</sup>. La comparaison avec les sommes qui sont dilapidées chez nous et ailleurs par dizaines de milliards chaque année sans aucun effet, au nom de la lutte contre l'effet de serre, n'incite guère à conclure à une quelconque rationalité de l'action collective.

### *Combien la tonne ?*

Couvrant largement plus de la moitié des émissions de gaz carbonique d'origine humaine de la planète, les trois domaines de la production de l'électricité, de l'industrie et de la lutte contre la déforestation présentent des possibilités d'action qui, pour un coût voisin d'une vingtaine d'euros par tonne de gaz car-

---

<sup>1</sup> *The Economist*, 23 juillet 2007.

bonique évitée, ou même inférieur, peuvent permettre d'agir avec efficacité contre les rejets de gaz à effet de serre.

En définitive, la fixation d'un cours commun de la tonne de CO<sub>2</sub> serait la seule manière de rationaliser au niveau mondial les efforts destinés à réduire les émissions de gaz à effet de serre dans les multiples domaines où il est envisageable d'agir. S'il en était ainsi, il deviendrait par exemple possible de comparer l'utilité pour la collectivité de subventionner des éoliennes, de mieux isoler des logements, de produire des voitures plus économes, de construire des voies ferrées ou des tramways, d'adopter l'énergie nucléaire, de réduire les émissions industrielles, etc. Bien des gaspillages de l'argent public ou privé s'en trouveraient évités quand il apparaîtrait que, pour la même somme dépensée, les résultats en termes d'émissions épargnées peuvent être cent fois supérieurs avec un emploi plutôt qu'avec un autre. La lutte contre l'effet de serre ne justifie pas n'importe quoi, d'autant plus qu'il faut rappeler qu'en l'absence d'un consensus mondial, l'action d'un seul pays ou même d'un seul continent ne peut avoir aucun impact significatif sur le cours des choses.

## Les voitures et les vaches

Personne ne propose jamais d'assujettir les carburants routiers au même niveau de taxation que celui qui est évoqué pour l'industrie ou la production d'électricité. Ce silence se comprend aisément. Les carburants routiers font déjà l'objet en France et en Europe d'une fiscalité dont le montant s'élève en moyenne à 0,65 euro par litre. Or la combustion d'un litre d'essence ou de gas-oil produit environ 2,5 kilos de gaz carbonique, de telle sorte que la taxation des carburants routiers s'élève à 260 euros par tonne de CO<sub>2</sub> émise (soit 350 dollars au cours en vigueur au milieu de 2007). Ce sont les transports routiers qui donnent l'exemple, car les taxes qu'ils versent couvrent très largement les dépenses qu'ils occasionnent, ce que se gardent bien de dire ceux qui font profession d'écologisme et qui ont réussi à faire croire le contraire en proposant sans aucune logique d'accroître encore les taxations dont sont l'objet l'essence et le diesel. Si une taxation supplémentaire du niveau envisagé pour les autres domaines d'activité au titre du CO<sub>2</sub> émis était appliquée au transport routier, elle n'aurait d'ailleurs aucun impact significatif sur l'usage de la voiture et du camion, et donc sur les émissions.

La faculté des carburants routiers à supporter des taxations bien plus élevées que ce qui est envisagé pour tout autre secteur d'activité ne fait que traduire les avantages que retirent les individus, les entreprises, et au-delà la collectivité tout entière, de l'usage de l'automobile et du camion.

Il faut aussi rappeler que, contrairement à l'opinion majoritaire, les transports de toute nature ne sont à l'origine que d'un sixième environ des émissions de la planète. Ils ne viennent qu'au cinquième rang des sources, bien après la production d'électricité à partir de centrales à charbon ou à gaz qui ne suscite guère de commentaires négatifs ou d'attaques.

Or le rôle des échanges est tellement fondamental pour le fonctionnement de nos économies que réduire leur volume aboutirait à remettre en cause le développement du tiers-monde et le niveau de vie des pays développés. L'évolution des transports et celle de l'économie sont indissociables, et ce n'est pas par hasard qu'elles suivent des courbes parallèles. Sans développement des échanges,

il ne faudrait pas escompter voir la richesse mondiale progresser et notamment les plus pauvres sortir de la misère.

L'inéluctable progression des flux de personnes et de marchandises ne doit donc pas être considérée d'une manière négative, mais être admise pour ce qu'elle est : l'une des conditions pour que le monde progresse. Il ne faut pas la regretter mais s'en réjouir.

Il faut aussi se garder d'une illusion. Contrairement à ce que l'instinct conduit à croire, les modes de transport ne sont pas des vases communicants. Si les usagers des pays développés choisissent très majoritairement l'automobile ou l'avion pour se déplacer, et les entreprises le camion pour transporter leurs marchandises, c'est qu'il y a d'excellentes raisons. Et, comme l'a rappelé le rapport du Conseil d'analyse économique auprès du Premier ministre, tous les efforts effectués à grands frais pour tenter de leur faire modifier leurs choix ont toujours échoué et continueront à le faire.

Mais ceci ne signifie pas qu'il n'y ait rien à faire pour rendre à l'avenir nos transports plus économes et moins émetteurs de gaz à effet de serre. Bien au contraire.

### *La voiture à moins de 2 litres aux 100 kilomètres*

C'est dans le progrès technique que l'espoir réside. À l'heure actuelle, le parc automobile consomme en moyenne en France 7 litres aux 100 kilomètres. Il fallait 8,3 litres pour parcourir la même distance en 1990, et les automobiles mises aujourd'hui sur le marché nécessitent en moyenne moins de 6 litres, garantissant la poursuite de la baisse de la consommation moyenne au cours des années à venir. Une bonne partie des véhicules qui sont vendus aujourd'hui consomme d'ailleurs moins de 5 litres aux 100 kilomètres, car les constructeurs français produisent des véhicules qui sont parmi les plus économes du marché. Avec un plein de 60 litres, il est désormais courant de pouvoir parcourir 1 200 kilomètres avec une voiture familiale diesel de dimension moyenne ! Selon la Commission européenne, les trois marques françaises figurent de ce point de vue parmi les cinq meilleures du marché européen qui en compte vingt.

Mieux encore, le groupe PSA met actuellement au point des voitures « diesel-hybride » comportant deux moteurs, l'un électrique, l'autre classique, qui n'auront besoin de guère plus de 3 litres aux 100 en moyenne, le moteur électrique permettant de tirer le meilleur parti du moteur thermique en ville. Les prototypes roulent déjà, et si le projet se révèle commercialement viable, ces voitures apparaîtront sur le marché d'ici trois ou quatre ans. Il n'est pas nécessaire d'être un grand expert en mathématiques pour constater alors que si tout notre parc

pouvait par un coup de baguette magique s'aligner sur de telles consommations, *les besoins nationaux de carburant automobile pourraient être divisés par deux à court terme* sans qu'il soit nécessaire de réduire notre mobilité et de changer en quoi que ce soit notre manière de vivre. C'est d'ailleurs exactement ce qu'a prévu Nicolas Hulot dans son récent ouvrage *Pour un pacte écologique*<sup>1</sup>. Il a certes prévu de doubler les taxes sur les carburants routiers, mais, prudent, il n'a envisagé de le faire que lorsque la consommation unitaire des voitures aura été divisée par deux !

Et le progrès ne s'arrêtera pas là. À partir du moment où les voitures du futur comporteront un moteur électrique à côté du moteur classique à explosion, rien n'empêche d'imaginer qu'elles puissent être également dotées de batteries plus importantes qu'à l'heure actuelle. Il deviendrait alors possible de recharger celles-ci la nuit à partir de simples prises électriques, ce qui permettrait de parcourir chaque jour trois ou quatre dizaines de kilomètres en fonctionnant uniquement à l'électricité. Or la plupart des voitures ne circulent pas plus de quelques kilomètres chaque jour. Les parcours quotidiens pourraient de la sorte être effectués sans consommer de carburant liquide, et celui-ci serait réservé aux seuls trajets longs. La consommation moyenne annuelle pourrait alors s'abaisser à 2 litres aux 100 kilomètres ou moins. Les premiers prototypes de ces véhicules « hybrides rechargeables » (dits « plug-in » en anglais) roulent aux Etats-Unis. General Motors a annoncé qu'elle mettrait sur le marché un tel véhicule en 2010. Celui-ci parcourrait 40 miles par gallon en usage moyen, ce qui correspond à moins de 2 litres aux 100 kilomètres, performance étonnante quand on sait que le véhicule américain moyen en nécessite aujourd'hui plus de 10.

Faisons confiance aux constructeurs français pour développer de tels véhicules de leur côté. Contrairement à ce qu'on leur reproche souvent à tort, ce sont en effet nos firmes nationales qui, dans le passé, ont investi le plus massivement au monde pour développer les voitures électriques. Ce sont les seules à avoir modifié leurs chaînes pour les fabriquer en série, mais le marché n'a pas suivi.

C'est que, malgré de multiples recherches, il n'a pas été possible jusqu'à présent de mettre au point des batteries d'un coût raisonnable qui permettent de parcourir plus d'une centaine de kilomètres. Il ne s'agit évidemment pas de mauvaise volonté de la part des fabricants de voitures ou de batteries, mais d'une loi physique : il n'est pas possible de stocker dans un kilo de batterie plus d'une très petite fraction de l'énergie contenue dans un kilo d'essence, et toutes les objurgations n'y changent rien. En revanche, la perspective de la voiture hybride rechargeable paraît particulièrement séduisante pour économiser le pétrole, même si, du point de vue de l'effet de serre, le résultat dépendra directement de l'origine de l'électricité consommée. Dans le cas où celle-ci provien-

---

<sup>1</sup> Nicolas Hulot, *Pour un pacte écologique*, Calmann-Lévy, 2006.

drait d'une centrale classique à gaz ou à charbon, les émissions ne varieraient pas vraiment et le seul avantage serait d'économiser le pétrole, ce qui reste essentiel mais ne concerne pas l'impact sur l'effet de serre.

Lorsqu'on sait que la consommation moyenne actuelle des automobiles se situe à près de 10 litres aux 100 kilomètres dans le monde, on reste fasciné par les conséquences possibles d'un abaissement de celle-ci à 2 litres. Il serait techniquement possible de quintupler, à une échéance relativement proche, la circulation automobile mondiale sans consommer plus de pétrole qu'aujourd'hui. Autrement dit encore, *tous les habitants de la planète pourraient avoir une voiture sans que cela nécessite plus de carburant qu'aujourd'hui.*

L'évolution technique apportera donc sans doute la réponse à la question lancinante que chacun se pose : Que se passera-t-il le jour où tous les Chinois auront une voiture ? La vérité, c'est qu'il n'y a aucune raison que cela se passe mal, car la consommation unitaire des voitures peut décroître très fortement.

Une telle éventualité ne relève pas du rêve. Mais son aboutissement dépendra du coût futur des batteries et de leurs performances. Il faut aujourd'hui une batterie classique de 300 kilos pour couvrir une centaine de kilomètres, à vitesse réduite de surcroît. Neuf à dix heures sont nécessaires pour la recharger ensuite, et il est évidemment inutile de songer à partir en vacances avec. Grâce à un véhicule hydride rechargeable, une centaine de kilos devrait suffire pour parcourir les trois ou quatre dizaines de kilomètres quotidiens habituels, le moteur thermique classique prenant le relais quand il faudra aller plus loin.

Selon toute probabilité, les véhicules hybrides rechargeables verront le jour bien avant l'hypothétique voiture à hydrogène qui pose de multiples problèmes et relève aujourd'hui, et sans doute pour longtemps encore, du domaine du rêve.

C'est ensuite le marché qui décidera de leur diffusion, car la consommation de carburant n'est pas le seul critère à prendre en compte, loin de là. Le succès des voitures hybrides rechargeables sera directement fonction de leur coût de fabrication et de fonctionnement, et de celui de leurs batteries. Sans doute n'occuperont-elles d'abord qu'une part réduite du marché compte tenu du surcoût qu'elles impliquent, mais il est rassurant pour l'esprit de savoir que les voitures du futur pourront consommer beaucoup moins de pétrole que celles d'aujourd'hui.

### *Les hypocrites américains et allemands*

Sans nous projeter ainsi dans un avenir qui ne sera peut-être pas très éloigné, la construction automobile illustre plus que toute autre industrie l'ambiguïté et

les hypocrisies qui caractérisent le domaine de l'environnement. Car il serait possible de consommer beaucoup moins de carburant qu'aujourd'hui sans réduire pour autant le volume de la circulation et donc les échanges, et en bénéficiant de surcroît de nombreuses autres retombées positives.

Tous les constructeurs mondiaux savent fabriquer des voitures familiales de dimension classique qui n'ont besoin que de 5 litres de carburant aux 100 kilomètres. Or la consommation moyenne des véhicules produits dans le monde avoisine le double, sans que le service rendu soit vraiment différent. Bien au contraire, les véhicules les plus puissants coûtent plus cher à fabriquer et à utiliser que ceux qui le sont moins, et ils génèrent plus d'accidents. Le bilan est perdant-perdant. Il y a donc là un gisement considérable d'économies possibles et presque indolores. S'il n'est pas mis en œuvre, c'est que deux pays s'y opposent.

Le consommateur américain, tout d'abord, est attaché aux gros véhicules 4 x 4, les Sport Utility Vehicles (SUV) aux moteurs surpuissants à huit cylindres ou plus qui sont des gouffres à carburant. La situation n'est toutefois pas figée. Les récentes hausses du cours du pétrole ont commencé à restreindre le nombre d'acquéreurs de ces véritables monstres et les ont ramenés à des achats plus modestes. Mais surtout, un gouvernement américain précédent, pourtant républicain, avait montré la voie il y a plus de trente ans à l'occasion du premier choc pétrolier, en imposant aux constructeurs de l'époque de réduire massivement la consommation moyenne de leur production (réglementation Cafe). Avant d'être plus tard abandonnée, cette procédure s'était révélée tout à fait efficace. Or, à la surprise générale, le président Bush a annoncé en mai 2007 qu'il allait la remettre en vigueur, sans préciser pour l'instant d'objectifs chiffrés. Même si rien n'est aujourd'hui acquis, il est donc possible d'espérer un retour à la raison.

Mais l'obstacle ne se situe pas uniquement outre-Atlantique. L'économie allemande repose très largement sur la prospérité de son industrie automobile, beaucoup plus importante que la nôtre. Or les constructeurs automobiles allemands ont jusqu'à présent tenu en leur pouvoir leurs gouvernements successifs, quelles que soient leurs orientations politiques, y compris lorsqu'ils incluaient une composante écologique.

C'est ainsi que l'Allemagne est le seul pays au monde à maintenir des sections d'autoroute sans limitation de vitesse malgré les taux d'accidents très élevés que celles-ci connaissent et qui sont soigneusement cachés, afin de permettre à ses constructeurs d'en faire un argument publicitaire. Ils produisent en conséquence des véhicules de plus en plus puissants et de plus en plus rapides dont ils se sont fait une spécialité et qu'ils exportent avec succès dans le monde entier alors que la vitesse est limitée partout ailleurs, ce qui y crée une situation à l'évidence

incohérente. Véritable défi au bon sens, la moyenne des vitesses maximales de la production de BMW, de Mercedes et d'Audi n'est-elle pas de 235 kilomètres à l'heure ?

Mais chaque fois qu'un gouvernement français a cherché à convaincre son homologue allemand de s'aligner sur la pratique mondiale que j'avais fait introduire en France et ailleurs, et qui veut que la vitesse soit partout limitée pour d'évidentes raisons de sécurité et d'économie d'énergie, ou qu'il a suggéré d'imposer par construction une vitesse maximale aux voitures mises en vente comme c'est le cas pour les camions, les visages se sont figés et le message reçu a été toujours le même et dépourvu de la moindre ambiguïté : si la France met ce sujet sur la table, ce sera la fin de l'axe franco-allemand.

La description pourrait paraître outrancière si de nombreux témoignages, aux plus hauts niveaux, ne l'avaient confirmée à plusieurs reprises. Il y a une dizaine d'années, la tentative pourtant timide d'un ministre français des Transports d'aborder le dossier eut pour seule conséquence de provoquer un appel téléphonique du Chancelier Kohl à Jacques Delors, alors président de la Commission, pour lui signifier qu'il s'agirait là d'un casus belli.

C'est donc l'opposition inflexible de l'Allemagne qui explique qu'il ait été impossible jusqu'à présent d'aligner la production européenne d'automobiles sur celles qui consomment le moins, et que se poursuive une course sans fin à la puissance qui est un défi au bon sens et se traduit de surcroît par des milliers de drames et de morts inutiles sur les routes du monde entier. À quoi cela rime-t-il de produire des véhicules qui sont optimisés pour rouler à 200 ou 250 kilomètres à l'heure, quand la vitesse est limitée partout ailleurs dans le monde aux alentours de 120 ou 130 kilomètres à l'heure ? Ceci n'a pas empêché nos voisins allemands d'affirmer depuis des années avec la plus grande hypocrisie combien ils étaient attachés à la protection de l'environnement ainsi qu'à la cause de la sécurité routière.

Mais un événement nouveau vient peut-être de changer la donne. Faute de convaincre ses partenaires sociaux-démocrates d'abandonner leur veto à l'énergie nucléaire, Angela Merkel a accepté d'autres mesures pour tenter de lutter contre les émissions de gaz à effet de serre de son pays. Elle ne s'est donc pas opposée à ce que la Commission de Bruxelles fixe à 130 grammes de CO<sub>2</sub> par kilomètre parcouru le niveau des émissions moyennes des voitures qui seront vendues en 2012.

Or il s'agit là d'un objectif extraordinairement contraignant lorsque l'on sait que les émissions moyennes des voitures mises sur le marché en Europe se sont élevées en 2006 à 164 grammes de CO<sub>2</sub> par kilomètre. Il l'est tout particulièrement pour les constructeurs allemands, spécialistes des fortes cylindrées, dont la production émet en moyenne 180 grammes contre moins de 150 pour les deux

groupes français. La situation est par exemple des plus délicates pour BMW dont les émissions moyennes atteignent 190 grammes par kilomètre.

Autant être clair. S'il n'est pas exclu que nos constructeurs nationaux puissent, avec beaucoup de difficultés, approcher l'objectif fixé par la Commission de Bruxelles, c'est manifestement totalement hors de propos pour leurs homologues allemands, et il s'agira sans doute là d'une nouvelle réglementation européenne bafouée. Mais la question de l'opportunité de la limitation de vitesse sur les autoroutes allemandes va désormais être posée.

Certes, les firmes germaniques n'ont pas tort quand elles font valoir que la circulation routière européenne n'engendre guère plus de 1 % des émissions de gaz à effet de serre d'origine humaine de la planète, toutes sources confondues, et ne peut donc avoir aucun effet significatif sur leur volume. Elles n'ont pas tort non plus quand elles rappellent que d'autres réglementations européennes alourdissent sans cesse les automobiles pour qu'elles offrent, à juste titre, une meilleure sécurité à leurs occupants et que ceci tend à accroître leur consommation. Il n'empêche que ne pas gaspiller le pétrole, denrée rare, constitue un impératif qui ne saurait être discuté, ne serait-ce que pour épargner celui-ci au bénéfice des pays du tiers-monde qui en ont besoin pour sortir leurs populations de la pauvreté.

### *Camions, bateaux et avions*

Dans les autres secteurs des transports, le progrès technique se poursuit année après année. Les camions, les avions et les bateaux consomment unitairement de moins en moins. À capacité égale, leurs besoins en carburant ont été divisés par deux depuis trente ans, en même temps que leurs performances s'amélioreraient considérablement. Mais le rythme de croissance des besoins de transport de la planète est tel qu'il outrepassa les économies unitaires possibles et que leur consommation globale de carburant continuera à augmenter, car les potentiels de gains sont nettement plus faibles que pour les voitures. On doit ainsi s'attendre à ce que les émissions du transport aérien passent de 2 à 3 ou 4 % des rejets de gaz à effet de serre de la planète. Mais, faut-il le rappeler, sans échanges, il n'y a plus de progrès possible et leur développement est l'une des conditions incontournables de la sortie de la misère de l'essentiel de l'humanité.

Quant à l'idée souvent émise qu'il serait possible de substituer aux camions ou aux avions d'autres modes de transport moins consommateurs de pétrole tels que la voie ferrée ou la voie d'eau, elle n'est ni réaliste car c'est l'utilisateur qui choisit les modes de transport, ni justifiée car les coûts nécessaires seraient prohibitifs en regard des résultats escomptables.

## *La fin du pétrole ?*

Qu'il s'agisse de la production d'électricité, des constructions, des transports, de l'industrie, de l'agriculture elle-même, les prévisions de consommation d'énergie sont donc partout à la hausse pour les décennies à venir.

N'est-ce pas alors l'épuisement des réserves du sous-sol qui mettra fin au mouvement ? N'allons-nous pas manquer très bientôt de pétrole, comme beaucoup nous l'annoncent, et comme en sont convaincus la majorité des Français ?

Il ne faut « malheureusement » pas, si l'on ose dire, compter sur une pénurie proche de pétrole pour réduire les émissions de gaz à effet de serre d'origine humaine. Le pétrole ne représente tout d'abord que le quart environ de celles-ci et cette proportion a tendance à baisser. Mais, de surcroît, ses réserves sont loin d'être épuisées, même s'il est clair qu'elles le seront un jour. Certains annoncent que nous sommes proches de la production maximale possible et que celle-ci va bientôt commencer à diminuer. C'est la théorie du « peak oil ». Mais ce n'est pas l'avis de la majorité des experts, qui considèrent au contraire que les tensions récentes du marché étaient uniquement dues à l'insuffisance des capacités d'extraction et de raffinage, et non à l'épuisement des réserves disponibles. Celles qui sont « prouvées » représentent plus de quarante ans de consommation au rythme actuel, et les réserves réelles sont très largement supérieures à celles qui sont prouvées. On découvre maintenant du pétrole sous les océans à plus de 6 000 mètres de profondeur !

L'Agence internationale de l'énergie prévoit ainsi dans son scénario de base que la production mondiale du pétrole va passer de 4 milliards de tonnes par an à l'heure actuelle à 6 milliards en 2030<sup>1</sup>. Même s'il s'agit par nature d'une prévision incertaine que d'autres experts mettent en doute, il est probable que la décroissance de la production pétrolière n'est pas pour l'immédiat, le risque dans ce domaine étant surtout de nature politique, car les réserves majeures se trouvent dans des pays dont la démocratie n'est guère la caractéristique.

Mais surtout, le pétrole que nous connaissons n'est pas le seul. Le jour où il viendra à manquer, il sera possible de fabriquer sans difficulté majeure des carburants de substitution à partir de multiples sources différentes, à commencer par les autres hydrocarbures que la nature a accumulés dans le sous-sol : sables bitumineux, gaz naturel, charbon, dont les réserves sont au total bien plus abondantes encore. C'est déjà ce qui se passe aujourd'hui dans les provinces occidentales du Canada où de gigantesques gisements de sables bitumineux sont d'ores et déjà exploités pour produire de l'essence en quantité importante. On sait de même transformer le charbon en carburant, ainsi que les Allemands

---

<sup>1</sup> *Key World Energy Statistics* 2005.

l'ont fait pendant la Seconde Guerre mondiale pour faire rouler leurs blindés et voler leurs avions.

Le prix de revient de ces « nouveaux pétroles » est compétitif dès que le cours du pétrole brut naturel dépasse une cinquantaine de dollars par baril. La Chine envisage ainsi de construire dans la province de Ningxia, en partenariat avec la société Shell, une usine de transformation du charbon en carburant d'un coût de 5 à 6 milliards d'euros. Trente projets de cette nature sont à l'étude dans le même pays, et certains déjà en construction pour le compte de la société Sinopec. À terme, 10 % des besoins en carburant de la Chine pourraient être ainsi couverts si les premiers projets se révèlent probants.

Mais, du point de vue de l'effet de serre, la vérité oblige à dire que les « pétroles artificiels » ainsi fabriqués engendrent et engendreront encore plus de rejets que ceux que nous connaissons. Pour les produire, il faut en effet dépenser beaucoup d'énergie et donc émettre déjà dans l'atmosphère du gaz carbonique qui s'ajoute à celui rejeté au moment de leur utilisation.

### *Le pétrole à 300 dollars le baril*

Quoi qu'il en soit, une chose est sûre : nous ne manquerons pas durablement de carburant au cours des décennies à venir, d'autant que les Européens ont montré qu'ils étaient prêts à payer celui-ci très cher. Certes, plus le pétrole que nous connaissons deviendra rare, plus les cours monteront. Le prix du baril de brut avoisinait il y a peu 10 dollars. En 2006, il a approché par moments 80 dollars, et beaucoup ont considéré qu'il s'agissait là d'un niveau difficilement supportable. C'est oublier que l'automobiliste européen est habitué à des montants très supérieurs lorsqu'il remplit le réservoir de son véhicule. Dans la plupart des pays du vieux continent, il a dû acquitter, du fait des taxes spécifiques, jusqu'à 1,5 euro par litre en 2006 pour faire le plein. Comme un baril contient 159 litres, et qu'un euro correspondait à nettement plus d'un dollar, un calcul rapide montre qu'il a payé alors son carburant l'équivalent de 300 dollars par baril, dont l'essentiel était constitué de prélèvements au profit des finances publiques !

Autrement dit, le pétrole est d'une telle utilité que les Européens sont prêts à le payer beaucoup plus cher encore que ce que les fluctuations du marché international leur imposent. Il va néanmoins de soi que si, un jour, les cours mondiaux devaient dépasser largement les niveaux atteints en 2006, il faudrait que les gouvernements revoient les équilibres de leur fiscalité. Laisser les taxes pétrolières inchangées porterait le prix du carburant à la pompe à un niveau insupportable pour la frange la plus modeste de la population, et celle-ci devrait

alors renoncer à l'automobile dont la démocratisation a été l'une des plus grandes avancées des sociétés modernes au cours de la seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle. Une telle régression serait socialement dramatique pour la qualité de vie des intéressés et politiquement insupportable. Il faut dire à ce sujet que la taxe pétrolière (TIPP) est beaucoup plus inéquitable par exemple que la TVA et frappe bien davantage les catégories les plus modestes en proportion de leurs revenus.

Au total, la conjugaison des économies possibles et de l'exploitation optimale des ressources naturelles permettra selon toute probabilité de répondre aux besoins des transports pendant des décennies. Ceux qui affirment que nous manquerons prochainement de carburant ne font qu'entretenir une inquiétude inutile et seront démentis par les faits. Mais, contribuant à la morosité, ils ont réussi à convaincre une majorité de nos concitoyens, dont près de deux tiers (65 % contre 35 %) pensent que nous allons bientôt manquer de carburant pour nos voitures<sup>1</sup>.

Il ne faut pas en tout cas compter avant longtemps sur les transports pour contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. C'est le domaine où le recours aux hydrocarbures est le plus utile à la collectivité, et le plus indispensable car ils n'ont pas d'alternative réaliste. Ce n'est pas là qu'il est possible d'être efficace. Qui pourrait croire un instant que l'humanité n'utilisera pas le pétrole que recèle le sous-sol de la planète ?

Le tour d'horizon des grandes sources d'émission de gaz à effet de serre ne serait pas complet si l'agriculture était passée sous silence, puisqu'on estime parfois qu'elle est à l'origine du quart des émissions de la planète imputables à l'homme. Pour nourrir l'humanité, il faut en effet produire des engrais, consommer des carburants, transporter et transformer le produit des récoltes, toutes activités génératrices d'émissions de gaz carbonique.

### *Tous végétariens ?*

Faudra-t-il arrêter un jour de manger de la viande ? La question peut paraître saugrenue. Mais consommer de la viande nuit gravement à l'environnement pour deux raisons qui s'additionnent. Il faut tout d'abord souvent près d'une dizaine de kilos de céréales pour produire un seul kilo de viande, et c'est donc là un très mauvais usage des ressources de la planète.

Il y a beaucoup plus grave encore. Les ruminants constituent une véritable catastrophe écologique, comme l'a constaté – dans un rapport qui a défrayé la chronique en novembre 2006 – l'organisme des Nations unies en charge des

---

<sup>1</sup> Ipsos/FFAC, juillet 2006.

questions d'alimentation, la FAO. Ce rapport a révélé que *l'élevage produisait sur la planète plus de gaz à effet de serre* que l'ensemble des transports, avec 18 % en « équivalent CO<sub>2</sub> » contre 16 % ! De plus, la production mondiale de viande devrait doubler d'ici 2050 selon les tendances actuelles, ce qui a pour conséquence des projections extrêmement préoccupantes.

Les bovins sont les principaux responsables de cette situation, car ils émettent notamment de grandes quantités de méthane, gaz qui a un pouvoir de réchauffement vingt-trois fois plus élevé que le gaz carbonique. C'est ainsi qu'en France, aussi surprenant que cela paraisse, une vache émet en moyenne chaque année plus de gaz à effet de serre qu'une voiture. Plus précisément, elle produit, d'après les calculs des experts des Nations unies, 106 kilos de méthane en ruminant et en souillant son fumier, ainsi que du protoxyde d'azote, ce qui correspond au total à 2,5 tonnes de CO<sub>2</sub>. Pour sa part, une voiture moyenne parcourt en France 14 000 kilomètres chaque année, au cours desquels elle émet 165 grammes de CO<sub>2</sub> par kilomètre, ce qui aboutit à 2,3 tonnes, quantité en décroissance régulière année après année.

Lorsqu'on sait qu'il y a en France 21 millions de bovins et 30 millions de voitures, une question moins saugrenue qu'il n'y paraît vient immédiatement à l'esprit. S'il fallait absolument réduire nos émissions de gaz à effet de serre comme on nous l'assure, nous serait-il plus facile de nous passer de voiture, ou de cesser de manger du bœuf ?

La réponse est évidente, tant la voiture est devenue nécessaire à la vie quotidienne. Interrogés par l'Institut Ipsos en janvier 2007, une majorité de Français (55 %) ont estimé à juste titre que la voiture était plus indispensable à la vie quotidienne que le bifteck, qui est pourtant notre plat national ! S'ils étaient logiques, les écologistes devraient mettre en tête des demandes qu'ils adressent à nos concitoyens de renoncer à la viande de bœuf, dont ils peuvent se passer, et non de se priver de leur voiture, presque toujours indispensable à leur vie quotidienne. Mais sans doute ont-ils compris que ce ne serait guère populaire.

Si nous devenions tous végétariens, la contribution de l'agriculture à la production de gaz à effet de serre chuterait donc brutalement. Mais comme cette hypothèse n'est guère probable, c'est à un accroissement des émissions atmosphériques qu'il faut s'attendre au fur et à mesure du recul de la faim dans le monde et plus encore du développement de l'élevage qui accompagne l'élévation du niveau de vie. Ces perspectives sont d'autant plus probables que la tendance mondiale est à l'accroissement du poids moyen des bovins et donc à celui du volume de leurs émissions unitaires, contrairement à ce qui se passe pour les voitures dont la consommation moyenne diminue...

## CHAPITRE VII

# Le rapport Stern

À l'issue de ce tour d'horizon, le moment est venu de regarder la réalité en face, bien différente des idées qui ont cours.

### *Une double inertie*

Les émissions d'origine humaine des gaz qui concourent à l'effet de serre sont pour l'essentiel figées pour les deux ou trois décennies qui viennent. Les centrales thermiques à charbon ou à gaz qui existent ou sont en construction par centaines vont rejeter du gaz carbonique en grande quantité tout au long de leur vie. Le parc immobilier qui sera présent dans vingt ans est déjà construit pour l'essentiel et il est impossible de le transformer massivement. Sauf catastrophe planétaire, les hommes et les marchandises continueront à se déplacer, les habitants de la planète à manger plus, et les usines à produire. Le tiers-monde continuera à se développer en ayant recours aux techniques actuelles et donc à émettre de plus en plus de rejets.

On ne voit donc pas comment les émissions pourraient ne pas poursuivre une croissance forte pendant au moins la vingtaine d'années à venir, comme le prévoit d'ailleurs l'Agence internationale de l'énergie, la marge de manœuvre au niveau mondial n'excédant pas pendant cette période quelques pour cent au mieux.

Mais ce n'est pas tout. Puisque le gaz carbonique, qui est le composant majoritaire parmi les produits qui concourent à l'effet de serre, reste présent dans l'atmosphère une centaine d'années, l'impact de tout éventuel changement du rythme des émissions ne pourra se faire sentir qu'avec un décalage dans le temps qui se comptera à nouveau en décennies. Même si le flux diminuait fortement, le stock n'en serait que peu modifié avant très longtemps. Autrement dit, *les conditions atmosphériques qui régneront en 2050 sont déjà figées pour l'essentiel*. Même si l'humanité décidait d'agir immédiatement et vigoureusement pour réduire ses émissions, ce n'est au mieux que dans la seconde moitié du présent

siècle que des effets significatifs pourraient se faire sentir. Cette extraordinaire inertie, que soulignent tous les spécialistes, est peu connue du grand public.

Est-ce à dire qu'il n'y a rien à faire et qu'il faut se résigner sans réagir à vivre sur un globe de plus en plus chaud, avec des risques de changement climatique de plus en plus grands ? La réponse à cette question n'était pas évidente, mais il fallait la poser, et c'est ce qu'a fait en 2005 le G8 qui réunit les chefs d'Etat des huit pays les plus puissants de la planète. Il a demandé à l'Agence internationale de l'énergie d'étudier comment et à quelles conditions il serait possible de réduire drastiquement à l'avenir les émissions de gaz carbonique d'origine humaine liées à l'énergie.

### *Un optimisme de façade*

Publiée au milieu de 2006, la réponse de l'Agence internationale de l'énergie mérite qu'on s'y arrête<sup>1</sup>. Elle confirme tout d'abord que nous ne pouvons rien faire pour changer significativement les émissions avant longtemps et se fixe donc comme objectif de les réduire massivement en 2050 seulement. Mais elle montre qu'il n'est pas exclu, tout au moins sur le papier, que nous puissions diminuer, à cette échéance, de moitié nos rejets de gaz carbonique par rapport aux tendances actuelles et que l'humanité revienne alors à son niveau actuel d'émission. Elle n'émettrait alors plus au milieu du siècle qu'une trentaine de milliards de tonnes de CO<sub>2</sub> par an au lieu d'une soixantaine si rien n'était fait (prévision « baseline »). Mais cette affirmation optimiste est immédiatement tempérée par plusieurs considérations.

Les incertitudes techniques sont tout d'abord encore très grandes dans certains domaines essentiels, au premier rang desquels figurent les rejets de gaz carbonique des centrales thermiques classiques qui sont à l'origine de plus de 40 % des émissions de celui-ci.

Quels que soient les efforts pour accroître le nombre des centrales nucléaires, l'Agence internationale de l'énergie déclare qu'il ne sera pas possible de renoncer au charbon ou au gaz naturel pour fabriquer l'essentiel de l'électricité dont l'humanité aura besoin au cours des décennies à venir. Les possibilités de l'hydroélectricité sont limitées, et les éoliennes et les panneaux solaires ne peuvent jouer au mieux qu'un rôle marginal. Quant à l'énergie nucléaire, l'Agence internationale adopte l'hypothèse que, dans l'état des choses, son développement à grande échelle serait rendu impossible du fait du contexte actuel.

---

<sup>1</sup> AIE, *Energy Technology Perspectives, CO<sub>2</sub> emissions from fuel combustion*, 2006.

## *La captation du gaz carbonique*

S'il en était ainsi, la seule solution envisageable pour éviter les rejets massifs de gaz à effet de serre consisterait alors à capter le gaz carbonique produit par les centrales thermiques à gaz ou à charbon et à l'enfouir sous terre. Le problème, c'est qu'il n'existe aujourd'hui aucune installation ainsi équipée, et qu'il subsiste une incertitude majeure sur la possibilité technique et financière d'appliquer cette technique à grande échelle sur la planète.

Il faut en effet mettre au point tout d'abord des techniques de captation du gaz carbonique au sein des centrales, puis trouver des terrains qui se prêtent à un stockage hermétique afin que celui-ci ne s'en échappe pas pour se répandre à nouveau dans l'atmosphère. De tels sous-sols existent : nappes aquifères salines, anciens gisements de pétrole épuisés, etc. Mais y en aura-t-il suffisamment et qui soient proches des futures centrales pour ne pas nécessiter la construction de canalisations de plusieurs centaines de kilomètres de long et d'un coût prohibitif pour véhiculer le gaz carbonique jusqu'à son lieu d'enfouissement ?

Il y a là une très grande incertitude, ce qui a conduit l'Agence internationale de l'énergie à recommander que soit réalisée d'urgence une dizaine de centrales expérimentales de grande dimension de ce type. L'une d'entre elles est aujourd'hui en chantier en Allemagne. Ce n'est qu'en fonction des résultats alors obtenus que l'on pourra se prononcer sur la possibilité de systématiser cette mesure, ce qui est loin d'être évident aujourd'hui.

## *Un coût massif*

En tout état de cause, cette mesure, comme les autres, coûtera très cher, et c'est là le deuxième constat du rapport de l'Agence internationale de l'énergie.

Celle-ci fait l'hypothèse qu'il serait possible d'obtenir la suppression de 30 milliards de tonnes de rejets annuels en 2050, toutes sources confondues, sur les 60 auxquelles conduirait le prolongement des tendances actuelles sans dépenser plus de 25 dollars, soit environ 20 euros, par tonne de gaz carbonique évitée. S'agissant de la production d'électricité par les centrales à charbon, cette estimation est très discutable puisque seule l'expérience permettra de savoir quel en sera le coût. L'Agence internationale de l'énergie elle-même indique que les estimations actuelles font état d'un coût de captation et d'enfouissement de 50 à 80 dollars par tonne de CO<sub>2</sub>. Il faudrait donc des progrès de très grande ampleur et qu'on ne perçoit pas clairement aujourd'hui pour en réduire le montant à 25 dollars. On peut donc penser que l'estimation de l'Agence du coût par tonne évitée est faible.

Mais, même si elle est exacte, l'estimation actuelle n'en représente pas moins à terme une dépense de 750 milliards de dollars par an, soit 7 500 milliards par décennie. De telles sommes sont gigantesques. Le produit intérieur brut de l'ensemble des pays de la planète s'élève à l'heure actuelle à 40 000 milliards de dollars par an environ, et le surcoût nécessaire pèserait donc massivement sur l'économie mondiale ! Certes, il n'y a pas là d'impossibilité théorique, mais l'objectif suppose l'existence d'une volonté sans faille, ce qui rejoint le troisième constat de l'Agence internationale de l'énergie.

### *Une exhaustivité sélective*

Les mesures préconisées par l'Agence internationale de l'énergie ne seront en effet efficaces que si elles sont générales et si elles concernent *à la fois* toutes les activités et tous les pays, tout en respectant la règle d'or de ne pas dépasser un coût de l'ordre de 25 dollars par tonne de CO<sub>2</sub> épargnée. Sinon, elles ne feront que décaler de quelques années les phénomènes dans le temps, et ne serviront pratiquement à rien.

S'il est un reproche à adresser à l'Agence internationale de l'énergie c'est que, dans son souci de ne pas décourager les bonnes volontés, elle n'ait pas voulu souligner que la plupart des actions entreprises aujourd'hui par les différents gouvernements au nom de la sauvegarde de la planète étaient inefficaces tant leur coût était disproportionné aux résultats.

La nécessité de l'exhaustivité n'est pas seulement sectorielle. Elle est surtout géographique. Il ne servirait à rien que certains pays engagent à grands frais des politiques drastiques de réduction de leurs émissions si les autres n'en faisaient pas autant et consommaient à leur place le pétrole, le gaz ou le charbon qu'ils auraient épargnés. Lorsque l'on sait que les Nations unies comptent près de deux cents pays, on mesure la difficulté de la tâche.

### *Le rapport Stern*

C'est à ce problème que s'est attaqué à la fin de 2006 un rapport percutant sur l'effet de serre, appelé à faire parler de lui au cours des années à venir. Rédigé à la demande du gouvernement britannique par un économiste de grand renom, Sir Nicholas Stern, il reprend à la fois l'approche d'Al Gore qui décrit un avenir apocalyptique si nous ne faisons rien, et les conclusions de l'Agence internationale de l'énergie sur les moyens de nous en prémunir.

Selon le rapport Stern, qui adopte ici les estimations des experts des Nations unies, la température moyenne du globe s'élèvera de 2 degrés d'ici 2035, et il y a plus de 50 % de chances que l'accroissement dépasse à long terme 5 degrés en cas d'inaction, avec des conséquences qu'il est difficile de prévoir mais qui pourraient être dramatiques à la fin du siècle : déplacement de 100 millions de personnes du fait de l'élévation du niveau de la mer ; disparition de 40 % des espèces vivantes ; fonte des glaciers ; afflux dans les pays riches de centaines de millions de « réfugiés climatiques », etc.

Rien de ceci n'est évidemment certain, mais l'originalité du rapport Stern est d'avoir cherché à calculer ce que cela coûterait, et d'avoir conclu que le coût de l'inaction serait beaucoup plus élevé que ce qu'il serait nécessaire de dépenser pour supprimer les risques.

Plus précisément, les coûts annuels des désastres annoncés pourraient représenter d'ici quelques décennies 5 % du PIB mondial et même peut-être 20 %, alors qu'il serait possible de les éviter en consacrant dès à présent de 1 % à 3 % au plus de celui-ci à la lutte contre l'effet de serre. En d'autres termes, il faudrait agir comme l'on fait lorsqu'on s'assure : dépenser immédiatement pour ne pas avoir à payer plus tard beaucoup plus cher. Pour frapper l'opinion, *le rapport Stern a même précisé que les coûts potentiels seraient supérieurs pour l'humanité à ceux des deux conflits mondiaux du XX<sup>e</sup> siècle et à celui de la grande dépression des années trente !* Bien entendu, des critiques se sont élevées aussitôt pour accuser le rapport de pessimisme exagéré.

### *Trois fois plus que l'aide au tiers-monde*

Mais l'essentiel n'est pas là. Il tient au fait qu'une proportion de 1 % du PIB représente déjà des sommes gigantesques, se chiffrant rapidement à 500 milliards de dollars par an ou plus, comme l'avait déjà suggéré l'Agence internationale de l'énergie ! Les ordres de grandeur ont de quoi effrayer. Car ces 500 milliards annuels devraient être dépensés en majorité dans les pays en développement puisque ce sont eux qui, de plus en plus, seront à l'origine des émissions. Or ils n'ont pas les ressources nécessaires pour le faire, et leur priorité est d'abord de faire reculer chez eux la misère et la faim. Quant aux pays riches, on les voit mal décider soudain d'accorder à la Chine, à l'Inde et aux autres pays concernés les centaines de milliards de dollars nécessaires, ce qui reviendrait à plus que tripler l'aide au tiers-monde qui n'excède pas aujourd'hui 150 milliards de dollars par an ! Encore ces sommes ont-elles été estimées sur la base d'un coût de 25 dollars par tonne d'émission évitée. Si l'expérience montrait que cette valeur était fortement sous-évaluée, ce qui est possible, les dépenses

nécessaires s'accroîtraient encore pour atteindre des sommes difficiles à imaginer.

Cet aspect des choses est largement passé sous silence. Mais la conclusion est sans appel. Sans une rupture dans les politiques suivies partout ou presque dans le monde, les actes ne seront pas à la hauteur du problème et l'efficacité ne sera pas au rendez-vous.

Le rapport Stern appelle deux autres remarques.

La première concerne l'appel que lance ce document à une action mondiale, en soulignant que les mesures prises par des pays isolés ne serviront à rien si elles ne s'inscrivent pas dans un cadre planétaire. En termes à peine déguisés, le rapport Stern s'adresse en fait aux Etats-Unis, à la Chine et à l'Inde, et pas à la Grande-Bretagne qui l'a commandé. C'est bien ce qu'a compris la presse britannique en remarquant que le Royaume-Uni n'émettait que 2 % des gaz à effet de serre de la planète, ce qui correspondait à l'accroissement annuel ou presque des émissions de la Chine !

La seconde remarque nous concerne directement. On chercherait en vain dans les sept cents pages du rapport des appels aux citoyens tels que nous les affectionnons. Les mesures proposées sont uniquement d'ordre économique et technique, et Nick Stern a bien compris qu'il était inutile de lancer des appels alarmistes, de culpabiliser les individus, de leur demander de procéder à des restrictions volontaires de leur consommation, de renoncer à leur voiture ou de changer leur mode de vie, car cela n'aboutirait à rien. C'est en agissant par la voie de la technique et par celle de l'incitation économique, notamment en créant une taxe carbone dont devraient s'acquitter les activités émettrices de gaz carbonique, qu'il serait possible d'espérer être un jour efficace, et non en cherchant à changer les comportements et la nature humaine. *Il y a là toute la différence entre une approche pragmatique et une vision idéologique et culpabilisante.*

Le rapport Stern appelle toutefois une suite, et celle-ci sera peut-être écrite par le même acteur dans le cadre de la mission que lui a confiée cette fois-ci le gouvernement français (il a passé ses vacances d'enfant à Sarlat et parle parfaitement notre langue). En effet, le rapport actuel ne fait pas la différence entre les secteurs où une « taxe carbone » de quelques dizaines de dollars par tonne de gaz carbonique pourrait être efficace, tels que la production d'électricité, l'industrie ou la déforestation, et ceux où elle serait sans aucune influence significative, comme c'est le cas pour les transports ou l'amélioration de l'isolation des constructions anciennes, car il faudrait alors que cette taxe soit dix ou vingt fois plus importante pour être efficace. C'est que l'élasticité à l'égard d'une éventuelle taxation varie très fortement d'un domaine à un autre, ce qui limite considérablement ses secteurs d'action potentiels. Il reste en définitive à hiérarchiser les dépenses possibles en fonction de leur efficacité.

## *Les trois géants*

Trois nations, et trois seulement, pourraient en définitive influencer sur le cours des choses. Les États-Unis émettent comme on l'a vu près du quart du gaz carbonique de la planète, et la Chine autant. Sa contribution augmente de surcroît à un rythme insoupçonné à l'aune de son développement massif, à tel point qu'on estime dorénavant qu'elle aura dépassé les États-Unis avant la fin de la présente décennie, si elle ne l'a déjà fait ! De 2000 à 2004, la Chine a représenté à elle seule 60 % de l'accroissement des émissions de la planète ! L'Inde suit pour sa part avec une quinzaine d'années de décalage. A eux trois, ces pays émettent déjà plus de la moitié du gaz carbonique d'origine humaine du globe, ce qui implique deux conséquences.

Sans eux, ce que les autres pourront faire ne servira tout d'abord à rien. Il en est ainsi de l'Union européenne qui ne représente qu'un septième des émissions de la planète, proportion appelée à décroître encore dans le temps, et qui a maîtrisé peu ou prou les siennes.

Si les États-Unis, la Chine et l'Inde engageaient une politique rigoureuse de réduction de leurs émissions, on peut penser au contraire que leur comportement s'imposerait au reste du monde et que l'objectif de l'Agence internationale de l'énergie de revenir au niveau actuel des émissions aux alentours du milieu du siècle cesserait d'être ce qu'il est aujourd'hui, c'est-à-dire irréaliste. Les efforts de l'Europe seraient alors justifiés. Mais est-ce possible ?

À moins d'un brutal revirement de George Bush, il faudra attendre l'élection du prochain président des États-Unis pour savoir si celui-ci aura la volonté et la possibilité d'imposer aux Américains de renoncer à leurs voitures dévoreuses d'essence, de payer leur électricité beaucoup plus cher pour permettre la séquestration du gaz carbonique si celle-ci se révèle possible, de rouler avec des biocarburants nationaux bien plus coûteux que l'essence, etc., le tout pour que le climat de la planète s'améliore dans plusieurs décennies. Cette simple énumération montre l'ampleur de la tâche, même s'il est vrai que les esprits évoluent outre-Atlantique grâce notamment à la croisade de l'ancien vice-président Al Gore, relayée par des élus influents. Mais le chemin à parcourir est immense, et les possibilités de réduction des émissions en définitive relativement limitées.

L'obstination de Bush et des dirigeants de l'Australie et d'autres pays à ne pas se joindre au concert ambiant tant que la Chine et l'Inde ne seront pas autour de la table trouve une certaine justification dans l'échec probable de la politique adoptée à grand renfort de publicité par le gouverneur de Californie, le très célèbre Arnold Schwarzenegger.

Celui-ci a tout d'abord fixé à son État des objectifs très ambitieux pour 2050, promettant de diviser les émissions par cinq à cette date par rapport à leur niveau de 1990. De telles « promesses » engagent d'autant moins ceux qui les formulent que la plupart d'entre eux seront morts avant cette date et que, parmi ceux qui les écoutent, les survivants les auront oubliées depuis longtemps.

Soyons sérieux. C'est à plus court terme que les choses se compliquent. L'objectif a ainsi été fixé de porter en 2010 la part des énergies renouvelables, hors nucléaire et hydroélectricité, à 20 % de la production d'électricité californienne.

Trois ans avant cette échéance, cette proportion n'a aucune chance d'être atteinte, et les compagnies électriques viennent de déclarer qu'elle était inaccessible. Il en résulte que le but affiché de ramener les émissions liées à la production d'électricité à leur niveau de 1990 ne sera pas atteint.

Un autre des objectifs du gouverneur est tout aussi mal parti. Celui-ci avait prévu de subventionner la production d'électricité d'origine solaire en équipant de générateurs, en dix ans, les toits d'un million de maisons.

Mais ce projet est également dans l'impasse du fait de l'envolée du coût des panneaux photovoltaïques du fait des subventions massives dont bénéficient leurs composants en Allemagne, et surtout parce que les compagnies électriques sont obligées de desservir pour les heures nocturnes les maisons concernées, et se trouvent alors dans l'obligation de facturer l'électricité bien plus cher qu'auparavant, de telle sorte qu'il arrive que la facture globale pour leurs occupants soit supérieure à ce qu'elle était antérieurement malgré les subventions versées ! Tant qu'on ne saura pas stocker à bon marché l'électricité, on voit à quel point les énergies renouvelables poseront problème, même dans un pays inondé de soleil.

Si l'on ajoute que la population californienne s'accroît rapidement, et tout particulièrement dans les zones de l'intérieur de l'État où la chaleur est accablante et la consommation d'électricité double de ce qu'elle est ailleurs, il faut malheureusement se rendre à l'évidence. Le plan de lutte contre l'effet de serre d'Arnold Schwarzenegger est certes un grand succès médiatique. Mais son auteur a joint sa voix à ceux qui croient qu'en cédant au politiquement correct des énergies renouvelables, des solutions aisées peuvent être trouvées. Il est à craindre qu'il apporte seulement la démonstration que les meilleures intentions ne suffisent pas à elles seules à régler l'un des plus grands problèmes de ce siècle<sup>1</sup>.

Est-ce alors la Chine, ou l'Inde, qui prendra l'initiative ? Contrairement à ce que l'on pourrait penser, ces deux pays sont très conscients des problèmes d'environnement. Après l'Inde, la Chine vient d'adopter les normes antipollution européennes pour les émissions à caractère locale de ses voitures. Les

---

<sup>1</sup> *The Economist*, 23 juin 2007.

grandes villes chinoises ont entrepris des travaux considérables d'épuration de leurs rivières et de leurs fleuves qui s'apparentaient il y a peu plus à des égouts qu'à des cours d'eau, et les premiers résultats sont spectaculaires. Des espèces d'oiseaux protégées sont revenues nicher non loin de Pékin. À Guangzhou (Canton), les habitants ont même à nouveau pu se baigner dans la rivière des Perles qui traverse la ville, même s'il est vrai que des Européens hésiteraient très certainement à le faire ! La Chine est dirigée par des scientifiques, et elle est sensibilisée aux risques liés à l'effet de serre. Le président de la République Hu Jin-tao n'est-il pas ingénieur de formation ?

Mais la Chine juge qu'elle ne peut aujourd'hui satisfaire l'essentiel de ses besoins d'électricité qu'avec le charbon dont elle dispose en abondance. Elle a décidé de dépenser des sommes considérables (officiellement 125 milliards de dollars sur cinq ans !) pour lutter contre les pollutions toxiques de proximité, qu'il s'agisse de l'air ou de l'eau. Mais elle ne s'est pas encore véritablement avancée sur la voie, autrement coûteuse et incertaine, de la lutte à grande échelle contre les émissions de gaz carbonique, et a encore refusé à Nairobi, en novembre 2006, de prendre un quelconque engagement en ce sens.

Quant à nous, Français, avec guère plus de 1 % des émissions mondiales, nous ne pouvons rien faire de significatif compte tenu des ordres de grandeur en cause. De surcroît, les dépenses considérables que nous consentons aujourd'hui au nom de la lutte contre l'effet de serre ne peuvent avoir aucun effet notable, puisqu'elles sont affectées à des actions dont l'efficacité en termes de rejet évité en regard du coût est le plus souvent insignifiante.

C'est pourtant au nom de la sauvegarde de la planète que sont engagés des crédits dont on a vu qu'ils se chiffrent en milliards d'euros.

Quant à laisser croire à nos compatriotes qu'ils peuvent individuellement contribuer à « sauver la planète » en changeant leurs comportements quotidiens et en réduisant l'infime fraction de l'énergie mondiale qu'ils utilisent, la chose prêterait à sourire si le sujet n'était sérieux. Cela peut sans doute choquer, mais toute approche un tant soit peu rationnelle montre que leurs éventuels sacrifices ne sont d'aucune utilité. Que compte l'unique tonne de gaz carbonique que chacun d'entre nous pourrait peut-être épargner chaque année avec beaucoup d'efforts, en regard des 2 800 *milliards* de tonnes qui existent déjà dans l'atmosphère et qui s'accroissent de plus de 15 *milliards* chaque année ? Autant vouloir niveler l'Everest avec une petite cuillère, ou vider l'océan avec un seau, alors que *l'éventuelle solution est d'ordre technique et financier, et qu'elle se trouve seulement entre les mains des dirigeants futurs de la Chine, de l'Inde et de l'Amérique*. Ce constat a certes quelque chose de profondément choquant. Instinctivement, nous voulons croire que, même dans une faible mesure, nos efforts personnels serviraient à quelque chose. Force est de constater que ce n'est pas le cas.

Bien entendu, nul ne peut dire aujourd'hui comment évolueront les choses. Certains espéreront que les responsables de ces trois pays se mettront d'accord pour bâtir une politique commune de limitation drastique de leurs rejets de gaz à effet de serre, et qu'ils entraîneront dans leur sillage le reste de la planète malgré les contraintes et les coûts considérables nécessairement impliqués. Mais d'autres, sans doute plus nombreux, estimeront qu'il s'agit là pour longtemps d'une vision irréaliste et qu'il est illusoire d'escompter que, sauf cataclysme imprévu, l'humanité renonce à utiliser à moindres frais le pétrole, le charbon et le gaz naturel que les ères passées ont accumulés dans le sous-sol de la planète. Qui serait d'ailleurs prêt à donner à la Chine, à l'Inde et aux autres pays du tiers-monde les dizaines ou les centaines de milliards d'euros qu'ils n'ont pas et qui leur seraient nécessaires *chaque année* pour restreindre significativement leurs rejets ? Faut-il alors baisser les bras ?

## CHAPITRE VIII

### Alors, que faire ?

Face au défi que représentent l'accumulation de gaz à effet de serre dans l'atmosphère de notre globe et le risque climatique qui l'accompagne, que peut faire un pays comme le nôtre ? Que peut faire chacun d'entre nous ?

Répondre à ces deux questions suppose d'abord une prise de conscience dépourvue d'ambiguïté. Oui, le réchauffement climatique est un phénomène grave ; ce n'est pas parce que son ampleur est entachée d'incertitudes qu'il doit être considéré avec légèreté. Il constitue l'un des plus grands défis auxquels ait jamais été confrontée l'humanité. S'agissant d'un des problèmes les plus sérieux qui soient, il doit être traité avec sérieux, ce qui implique un certain nombre de conclusions qu'il faut regarder en face, même lorsqu'elles se situent aux antipodes des idées régnantes.

Il ne faut tout d'abord pas se nourrir d'illusions sur l'ampleur des moyens nécessaires. Il est de bon ton de minimiser celle-ci et d'affirmer qu'il serait facilement possible d'être efficace. C'est ainsi qu'après avoir procédé à une description dramatique des conséquences de l'inaction, le rapport du groupe des experts des Nations unies (GIEC : Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat), réunis à Bangkok en mai 2007, a affirmé qu'il suffirait de réduire le rythme de croissance de l'économie mondiale à 0,12 % par an tout au plus, c'est-à-dire de 3 % en vingt-cinq ans, pour maîtriser l'évolution des émissions, stabiliser à un niveau acceptable les concentrations dans l'atmosphère, et limiter le réchauffement climatique à 2 ou 3 degrés à partir de 2050.

Empreinte d'un optimisme systématique, cette présentation des choses est trompeuse. Elle donne à croire que la solution du problème est aisée et elle justifie de multiples déclarations dont la tonalité culpabilisante est toujours la même : « Puisque les remèdes sont à portée de main, et que beaucoup coûteraient même peu de choses, qu'attendez-vous pour agir ? »

Les journaux ont alors titré « Le coût de la lutte contre le changement climatique est limité<sup>1</sup> », et le Commissaire à l'Environnement de la Commission eu-

---

<sup>1</sup> *Le Monde*, 5 mai 2007.

ropéenne, M. Stravos Dimas, a immédiatement déclaré : « Nous n'avons plus d'excuse à l'inaction. »

Pour mieux comprendre les choses, il faut savoir que de nombreux représentants des organisations écologiques participent aux travaux des Nations unies, et qu'ils ont réussi à les orienter dans le sens de la sous-estimation systématique de la difficulté des actions et du coût des remèdes. A l'issue de la réunion de Bangkok, l'un des principaux rédacteurs des conclusions du GIEC, M. Bill Hare, par ailleurs conseiller de Greenpeace, s'est ainsi publiquement réjoui du consensus obtenu.

Pour sa part, Hans Verlome, membre de WWF international, a affirmé : « Les scientifiques ont transmis aux responsables politiques le message fondamental que des technologies propres étaient disponibles pour régler les problèmes, et ceci à un très faible coût pour nos économies<sup>1</sup>. »

La réalité est malheureusement bien différente. Car les voix de ceux des experts qui estimaient que les conclusions annoncées étaient exagérément optimistes et qu'une lutte efficace contre les émissions coûterait beaucoup plus cher qu'annoncé ont été étouffées.

Selon ces derniers, les hypothèses retenues dans le rapport sont systématiquement biaisées et irréalistes, et visent seulement à habiller de la manière la plus positive possible la transition vers la maîtrise des émissions. Pour être réalistes, elles nécessiteraient que trois conditions soient réunies : l'adoption d'une politique internationale universelle, l'afflux immédiat et massif de capitaux en faveur de technologies nouvelles, et l'absence de toute résistance au changement de la part des consommateurs.

Comme l'a montré cet ouvrage, un examen objectif des faits conduit à penser que ce n'est pas ainsi que les choses se passeront ! Contrairement à ce que voudraient nous faire croire ceux qui cherchent à nous culpabiliser, il n'existe pas de solutions économiques et aisées à mettre en œuvre, auxquelles s'opposeraient des groupes de pression mus par le seul souci de leurs intérêts, indifférents au sort de la planète, et que les gouvernements n'oseraient pas combattre.

Pour se convaincre du caractère exagérément optimiste des conclusions officielles, il suffit de rappeler comment se présente la situation pour chacun des grands domaines qui sont à l'origine des émissions, en commençant par le plus important d'entre eux.

---

<sup>1</sup> *International Herald Tribune*, 5-6 mai 2007.

## *Que faire pour l'électricité ?*

Puisque la production d'électricité par les centrales thermiques classiques à gaz et surtout à charbon engendre plus de 40 % des rejets de gaz carbonique d'origine énergétique, et que cette proportion ne cesse de croître rapidement, le bon sens indique que c'est à cette cause qu'il faudrait s'attaquer en premier. À un terme aussi rapproché que possible, il faudrait faire en sorte que les futures centrales électriques ne rejettent plus rien dans l'atmosphère.

Pourtant, cette éventualité ne figure pas dans les conclusions préconisées par les experts des Nations unies. La raison en est simple : la seule solution qui soit aujourd'hui disponible à un coût raisonnable consisterait à généraliser la voie française, c'est-à-dire la construction de centrales nucléaires, et d'arrêter celle de centrales thermiques classiques à charbon ou à gaz. Or cette hypothèse est expressément écartée par les experts des Nations unies qui écrivent, dans leur rapport publié à Bangkok, que « la part de l'électricité d'origine nucléaire pourrait au mieux passer au niveau mondial de 16 % en 2005 à 18 % en 2030, les problèmes de sécurité, de risque de prolifération des armes et de traitement des déchets demeurant des contraintes ».

Dans le même élan, les mêmes experts n'hésitent pas à affirmer en revanche que la part de l'électricité d'origine « renouvelable » pourrait passer pendant la même période de 18 % à 35 %.

Il n'est pas besoin d'être grand clerc pour voir que cette double affirmation ne résiste pas à l'analyse. Personne ne peut croire un instant qu'il soit possible de doubler ou presque la proportion de l'électricité dite « renouvelable », quand on connaît les problèmes quasi insolubles que pose l'énergie éolienne ou solaire, et quand on sait que les potentialités de l'énergie hydraulique sont limitées.

En revanche, il est impossible de comprendre pourquoi la seule véritable solution de masse pour éviter les rejets de gaz carbonique à l'occasion de la production d'électricité, c'est-à-dire la génération par des centrales nucléaires, est écartée a priori, car aucun des arguments avancés à son encontre ne résiste véritablement à l'analyse, comme l'a montré notre pays.

La situation est donc éminemment paradoxale. Alors que la France a démontré qu'il était possible grâce à la technologie nucléaire de produire de l'électricité sans rien rejeter dans l'atmosphère ou presque, cette solution n'est même pas évoquée sérieusement par les instances internationales.

Il faut ajouter que, dans beaucoup de pays, la production électrique est du ressort d'organismes privés et indépendants qui ne dépendent pas directement des États, comme c'était le cas en France avec EDF dans les années soixante-dix et quatre-vingt.

Face à l'évidence, un nombre croissant de chefs d'État, aux premiers rangs desquels George Bush et Tony Blair, se sont pourtant ouvertement déclarés favorables depuis peu à une relance du nucléaire dans leur pays. Mais force est de constater que leurs déclarations n'ont encore guère été suivies d'effet, même si, grâce aux garanties financières promises par le gouvernement fédéral, une trentaine de projets de centrales nucléaires nouvelles, relevant de 22 compagnies différentes, sont annoncés aux États-Unis. Les sociétés locales de production d'électricité hésitent à se lancer dans l'investissement lourd que représente la construction d'une centrale nucléaire, et ne le font pas sans des incitations financières, ce qu'a compris George Bush qui s'est engagé à les mettre en place.

Faut-il ajouter que les opinions publiques étrangères, victimes de campagnes de désinformation organisées, sont le plus souvent hostiles à l'implantation de centrales nucléaires ? C'est particulièrement le cas en Allemagne dont la politique énergétique est aberrante alors que, parmi les pays démocratiques, la France constitue seule ou presque une exception remarquable de ce point de vue. Combien de temps faudra-t-il encore tolérer que l'Europe produise la majorité (56 %) de son électricité dans des centrales polluantes alors que nous avons prouvé qu'il était possible de faire autrement ? L'Allemagne n'a-t-elle pas en projet 40 centrales à charbon ?

Mais, s'il est valable dans les pays occidentaux, l'argument de l'hostilité de l'opinion publique ne tient évidemment pas en Chine, en Inde et dans la plupart des pays émergents, c'est-à-dire précisément là où il faudra construire au cours des décennies à venir la grande majorité des nouvelles unités de production d'électricité.

Pour eux, c'est le surcoût financier des investissements qui s'oppose à ce qu'ils adoptent à grande échelle l'électricité d'origine nucléaire. Ils se contentent alors d'actions symboliques, comme c'est le cas pour la Chine qui se propose de faire passer la part de celle-ci de 1 % à 4 % au cours des deux décennies à venir. Il suffirait pourtant de relativement peu de chose pour que la balance économique penche en faveur du nucléaire, mais les pays développés ne font rien pour aider les pays émergents à faire le bon choix.

Au total, sous l'influence du mouvement écologiste, l'humanité se prive ainsi de sa marge de manœuvre la plus importante pour lutter avec efficacité contre le changement climatique.

Si l'on se souvient que seule une action massive peut entraîner des effets significatifs, il faut bien se rendre à l'évidence : tout le reste n'est pour l'instant que littérature.

### *Que faire pour les bâtiments ?*

Faute d'avoir pris sérieusement en considération l'énergie nucléaire, les experts des Nations unies classent alors au premier rang des possibilités d'action de l'humanité les économies d'énergie envisageables dans le secteur résidentiel et tertiaire.

Il est vrai que celui-ci est responsable d'une proportion importante des émissions d'origine humaine des gaz à effet de serre, et qu'il est donc nécessaire de chercher à réduire celle-ci. Mais les estimations des dépenses nécessaires précédemment évoquées dans ce livre aboutissent à des chiffrages proprement gigantesques qui sont hors de portée si l'on veut procéder à grande échelle pour isoler le parc immobilier existant sur la planète. On comprend alors mal comment les experts internationaux peuvent affirmer qu'il serait possible de diminuer de plus de 5 milliards de tonnes par an les rejets de ce secteur pour un coût inférieur à 20 dollars, soit 15 euros, par tonne de CO<sub>2</sub> évitée.

Faut-il le rappeler, les estimations officielles de l'Ademe aboutissent dans notre pays à un coût moyen de 750 euros par tonne épargnée, soit cinquante fois plus. Il y a là un mystère qui mériterait d'être éclairci, car il est difficile d'imaginer que nos entreprises du bâtiment sont cinquante fois moins performantes que les autres !

Le plus probable est malheureusement que dans leur souci de démontrer que les réductions d'émissions étaient aisées à atteindre dans ce domaine et peu onéreuses, les experts ont surestimé dans des proportions considérables les possibilités d'action dans ce secteur essentiel et sous-estimé d'autant les coûts correspondants.

### *Que faire pour les transports et l'industrie ?*

Ils ne se sont en revanche pas trompés pour les transports en plaçant ceux-ci parmi les sources potentielles les moins importantes de réduction des émissions.

Le développement des échanges est indispensable à l'expansion économique du monde et à la lutte contre la pauvreté. Les transports continueront donc à s'accroître, et notamment à faire appel au pétrole qui est indispensable à la quasi-totalité d'entre eux, car les possibilités de substitution sont marginales. C'est en fait la disponibilité du pétrole qui dictera l'évolution des émissions de gaz carbonique imputables au secteur des transports au cours des décennies à venir. La réduction unitaire de la consommation des camions, des voitures, des avions et des bateaux se poursuivra, mais elle sera compensée par l'accroissement continu du nombre des véhicules, et ce n'est pas sur les transports qu'il est

raisonnablement possible de compter pour limiter les émissions de la planète. C'est au contraire le secteur le moins compressible de tous, car la prospérité du globe repose directement sur lui.

S'agissant de l'industrie, les experts internationaux estiment au contraire à juste titre qu'il sera possible, au moins pendant un certain temps, de réduire encore leurs rejets à relativement faible coût, car toutes les solutions techniques sont loin d'avoir été mises en œuvre.

Le secteur industriel serait notamment très sensible à une éventuelle « taxation carbone » qui pourrait conduire, selon le rapport de Bangkok, à une diminution des rejets annuels de 4 milliards de tonnes de CO<sub>2</sub> si le niveau en était fixé à 100 dollars, soit 75 euros par tonne.

Mais, au total, un examen des travaux des experts des Nations unies aboutit à un résultat diamétralement opposé à ce que pourraient laisser croire leurs déclarations marquées d'un optimisme infondé. La lutte contre l'accroissement de l'effet de serre, si elle est véritablement engagée un jour, coûtera très cher et nécessitera des décisions courageuses.

Il faut d'ailleurs constater que les conclusions des experts réunis par l'ONU sont encore très floues, ce qui n'a rien d'étonnant tant les incertitudes sont grandes dans de nombreux domaines. Pour donner une idée de leur ampleur, il suffit de relever que le rapport rendu public à Bangkok ne craint pas de spécifier que « les études de modélisation ont montré que la stabilisation des concentrations de gaz à effet de serre aux alentours de 550 parts par million (ppm) en 2100 était cohérente avec une tarification de la tonne de gaz carbonique au sein d'une fourchette allant de 30 à 155 dollars en 2050 » ! On conçoit aisément que les décideurs à qui sont censées être adressées des « recommandations » d'une telle imprécision restent pour le moins perplexes. Si le coût moyen de la tonne évitée s'établit à 30 dollars, il « suffira » de dépenser 900 milliards de dollars par an pour atteindre l'objectif d'une réduction de 30 milliards de tonnes. Mais si l'on passe à 155 dollars, c'est le montant pharaonique et inenvisageable de près de 5 000 milliards de dollars annuels qui serait nécessaire.

*Et nous ?*

Mais ce contexte d'une grande incertitude ne doit pas empêcher notre pays d'agir, d'autant que le nouveau chef de l'État a fait de la lutte pour l'environnement l'une de ses priorités et que nous avons des atouts que n'ont pas les autres.

Parmi les grands pays, nous sommes les seuls à pouvoir parler haut et fort, car nous donnons l'exemple au monde. Faut-il le rappeler, avec six tonnes de CO<sub>2</sub>

par habitant, nous émettons chaque année deux fois moins que la moyenne des pays développés. Plutôt que de chercher, pour l'essentiel en vain et à un coût prohibitif pour nos finances publiques, à réduire nos maigres émissions sur notre territoire, nous avons vocation à prendre la tête d'une croisade mondiale en nous attaquant aux vraies causes de l'impuissance planétaire actuelle et en prônant les véritables solutions, et non les fausses.

Notre action pourrait être axée sur nos deux domaines d'excellence : la production nucléaire de l'électricité et la faible consommation de notre parc automobile.

S'agissant du premier d'entre eux, il nous revient d'expliquer aux autres comment nous avons procédé pour vaincre les obstacles psychologiques qui s'opposent dans de nombreux pays à l'implantation des centrales nucléaires, et de leur demander de cesser d'urgence toute construction d'unités classiques à charbon ou à gaz, tant que ne seront pas mis au point des procédés techniquement et économiquement viables de capture et de séquestration du gaz carbonique, puisque c'est là la cause la plus importante des émissions de gaz à effet de serre de la planète.

S'agissant de la Chine, de l'Inde et d'autres pays en développement, pourquoi ne pas envisager des incitations financières qui les aideraient à faire le choix du nucléaire ? L'argent ainsi dépensé serait au moins dix fois plus efficace pour lutter contre les émissions que celui que nous consacrons aujourd'hui et en vain au même objet sur notre territoire.

Il nous faut aussi dénoncer clairement ceux des pays développés qui s'opposent sans raison valable à l'électricité nucléaire, au premier rang desquels figure l'Allemagne, et leur demander de mettre fin à l'hypocrisie qui veut qu'ils se déclarent favorables à la lutte contre l'effet de serre et agissent en contradiction absolue avec leurs affirmations en menant le monde sur des voies sans issue. Car ils mettent en danger l'avenir de la planète.

Notre pays a d'autant plus intérêt à prendre la tête d'une croisade mondiale en faveur de l'électricité nucléaire qu'il dispose d'une industrie puissante dans ce domaine, même si ce n'est pas là la motivation principale qui doit le conduire dans cette voie.

Il lui revient en définitive de faire cesser l'incohérence mondiale que constitue la construction chaque année de centaines centrales au charbon et au gaz qui réduisent à néant tous les efforts qui peuvent être faits par ailleurs pour s'efforcer de minimiser le changement climatique.

Bien entendu, si la France s'engageait dans cette voie, elle rencontrerait l'opposition déterminée du mouvement écologiste, aussi bien national que mondial, et en deviendrait la cible privilégiée alors même que son action serait la plus favorable de toutes à la cause de l'environnement.

C'est là un risque à peser, mais qui ne devrait pas nous interdire de plaider pour la raison, face à un monde qui l'a largement perdue.

### *Inventer la voiture du futur*

La faible consommation moyenne de nos véhicules routiers constitue le deuxième des domaines dans lequel nous pouvons donner des leçons au monde. Pour un même parcours, nos voitures consomment près de deux fois moins que celles qui circulent aux Etats-Unis alors qu'elles rendent des services identiques. Après des années d'inaction et de résistance, le président Bush a déclaré en mai 2007 qu'il envisageait d'imposer aux constructeurs américains une baisse de la consommation moyenne des véhicules qu'ils mettent sur le marché. Il reste à souhaiter qu'il persiste dans cette voie, même si la tâche incombera plutôt à son successeur.

Il faut aussi demander à nos voisins allemands, à nouveau marqués du sceau de l'hypocrisie, de renoncer à maintenir la vitesse libre sur certaines sections de leurs autoroutes, ce qui conduit les constructeurs du monde entier à concevoir des voitures aptes à rouler à des vitesses interdites partout ailleurs, et donc inutilement puissantes, chères, dangereuses et émettrices de gaz à effet de serre. Il vient un moment où les actes doivent enfin être mis en accord avec les propos. De récents sondages n'indiqueraient-ils pas que l'opinion publique allemande elle-même se déclarerait maintenant favorable à l'instauration de limitations générales de vitesse sur ses autoroutes ?

Pourquoi ne pas inciter pour leur part nos constructeurs à devenir les pionniers des voitures hybrides rechargeables, puisque celles-ci pourront fonctionner l'essentiel du temps avec leurs batteries, et ne consommer de carburants fossiles qu'à l'occasion d'une minorité des trajets ? Nous sommes le pays le mieux placé pour donner l'exemple dans ce domaine. Grâce à la technologie diesel qu'ils maîtrisent mieux que d'autres, nos constructeurs produisent déjà les véhicules les moins consommateurs sur l'ensemble de leur gamme. Nos fabricants de batteries sont à la pointe de la recherche mondiale. Enfin et surtout, notre production d'électricité ne s'accompagne pas de rejets de gaz à effet de serre dans l'atmosphère, contrairement à ce qui se passe dans la quasi-totalité des autres pays du globe où le recours à des véhicules fonctionnant essentiellement à l'électricité présenterait, du point de vue des rejets de gaz carbonique, un bilan sans intérêt, les émissions n'étant que déplacées voire accrues.

Nous sommes ainsi les seuls à pouvoir mettre sur le marché des voitures qui consommeront en moyenne annuelle moins de 2 litres aux 100 kilomètres tout en ne procédant à aucun autre rejet de gaz à effet de serre. C'est sans doute là

de surcroît la meilleure réponse à l'épuisement des gisements pétroliers, même si celui-ci n'est pas pour un futur proche. Subventionner nos constructeurs pour qu'ils mettent au point rapidement des véhicules hybrides rechargeables est ce que nous pouvons faire de mieux pour apporter une réponse mondiale à la fois à la diminution des réserves de carburant et aux rejets de gaz à effet de serre.

Enfin, nous pourrions contribuer beaucoup plus que nous ne le faisons à la recherche de solutions nouvelles. Les instances internationales sont en effet unanimes sur un point : les efforts consacrés mondialement à la recherche sont encore insuffisants dans de multiples domaines, et une contribution massivement accrue de nos laboratoires et de nos entreprises ne pourrait qu'être la bienvenue. L'argument financier ne saurait à cet égard être invoqué, car ce n'est pas l'argent qui manque.

### *Cesser les gaspillages*

Cesser de gaspiller par milliards d'euros l'argent du contribuable au prétexte de la lutte contre l'effet de serre constitue en effet la plus évidente de nos priorités. Il nous faut mettre fin aux multiples dépenses fantaisistes et ruineuses auxquelles nous consentons sans compter, qu'il s'agisse de construire des éoliennes qui génèrent indirectement du gaz carbonique et produisent de l'électricité au moment où nous n'en avons pas besoin, de subventionner nos agriculteurs au nom de la production de biocarburants qui, dans l'état actuel des techniques, ne peuvent jouer qu'un rôle négligeable, de subventionner tout et n'importe quoi sous prétexte d'améliorer l'isolation de nos maisons, de faire rouler des trains vides au nom de la lutte contre le changement climatique, d'accroître encore les sommes consacrées sans espoir au ferroutage, de développer sans fin des transports en commun qui n'ont jamais persuadé les automobilistes de renoncer à leur voiture, de bloquer la circulation dans nos villes au même motif et au détriment de l'activité économique et de la qualité de vie, toutes actions dont le bilan est strictement négatif et dont le coût se chiffre au total à plusieurs dizaines de milliards d'euros dépensés chaque année par notre pays sans raison et sans effet sur nos rejets.

Pour des sommes infiniment plus faibles, il nous serait possible de prendre un rôle de leader dans de nombreux secteurs de la recherche et, si le but poursuivi est vraiment de réduire les rejets planétaires, d'aider financièrement les pays étrangers à réduire leurs émissions.

La plupart des dépenses que nous consentons aujourd'hui sur notre territoire au nom ou au prétexte de la lutte contre l'effet de serre pourraient être supprimées sans qu'il en résulte aucune différence significative pour le volume de

nos émissions, et le potentiel des économies est sans doute de l'ordre d'une dizaine de milliards d'euros par an. Au moment où l'équilibre de nos comptes publics constitue une priorité nationale, il y a là une source d'économies potentielles insoupçonnée. Il suffit pour s'en convaincre de penser à l'ampleur de ce que nous dépensons en vain au nom de la lutte contre l'effet de serre. Sans doute un à deux milliards par an pour les éoliennes, bientôt un milliard ou deux pour les biocarburants, plus d'un milliard pour des subventions inefficaces à l'isolation des logements, etc.

Dans le domaine des transports ferrés et publics, le montant des subventions publiques atteint vingt milliards, dont une large part pourrait être évitée, comme d'autres pays en ont apporté la preuve, tel le Canada. On pense aux quatre milliards d'investissements annuels en faveur des chemins de fer, qui vont bientôt doubler si l'on met en œuvre les multiples projets élaborés par le RFF (Réseau ferré de France) qui vient de recruter 800 collaborateurs à cette fin. On pense aussi aux 3,4 milliards d'euros consacrés par les régions aux TER dont bénéficie réellement 1 % de leurs habitants, alors qu'un service de qualité supérieure résulterait d'un transfert sur route et nécessiterait dix fois moins d'argent public.

Bien d'autres sources d'économies existent, qui seraient rapidement mises en évidence si tout ce qui touche à l'écologie et aux transports ne faisait aujourd'hui l'objet d'un tabou, les seules forces de pression qui se manifestent ayant toutes intérêt à accroître sans fin les dépenses publiques et à ponctionner le contribuable au détriment du bien commun et au bénéfice d'intérêts particuliers.

Qui osera demander aux services compétents non pas de faire des suggestions pour accroître sans cesse les dépenses, ce en quoi ils excellent, mais de se fixer pour objectif d'épargner l'argent du contribuable ?

Il faut enfin souligner à nouveau l'un des aspects essentiels de la lutte contre les gaz à effet de serre. Une tonne de gaz carbonique rejetée quelque part en France dans l'atmosphère a le même effet pour la planète qu'une tonne émise en Chine, aux États-Unis ou en Inde. Il peut paraître choquant de dépenser notre argent en Chine pour aider les Chinois à limiter leurs émissions plutôt que de le faire en France. Mais c'est là une réaction erronée. Si, pour un même nombre d'euros, nous pouvons éviter le rejet dans l'atmosphère de dix ou vingt fois plus de tonnes de gaz carbonique en Chine ou ailleurs qu'en France, notre intérêt *national* bien pensé doit nous conduire à y dépenser notre argent et non dans l'Hexagone. *Une fois en l'air, les molécules des gaz à effet de serre ne portent pas de drapeau.*

## *Remettre nos idées à l'endroit*

Quant à nous, en tant que citoyen, quelle conduite devons-nous adopter ? Aussi décevant que cela puisse paraître, la vérité conduit à dire qu'il nous est impossible d'avoir par notre action individuelle un impact quelconque sur un phénomène aux dimensions aussi gigantesques que l'effet de serre.

Comme l'a montré le chapitre précédent, la disproportion des ordres de grandeur est telle que seuls les gouvernements des plus grands pays peuvent influencer sur le cours des choses, s'ils en décident ainsi.

Ceux qui souhaitent, à titre individuel, se dévouer pour une cause qui en vaille la peine auraient mieux à faire pour leur effort et leur argent que de le dépenser en vain pour ce qu'ils croient être la défense de l'environnement. On comprendrait l'angoisse de ceux qui militent pour « sauver la planète » s'ils ne se trompaient pas de combat. Ce que la plupart d'entre eux cherchent bien entendu à sauver, ce n'est pas la planète, mais les hommes, les femmes et les enfants qui la peuplent et la peupleront. Il faut un grand dévoiement des idées pour l'avoir oublié. Il y a peut-être dans l'univers des milliers de planètes analogues à la nôtre. Peu nous importe qu'elles soient sauvées ou non ! À quoi cela sert-il à l'enfant malien qui est en train de mourir du paludisme que nous ayons la plus belle des planètes ?

Il n'est que temps de remettre nos idées à l'endroit et de donner la priorité pour nos actions individuelles, non pas au sort de la planète pour elle-même, mais à celui des êtres humains qui l'habitent, sans oublier ceux qui l'habiteront plus tard. Fort heureusement, de ce point de vue, ce n'est pas l'inquiétude mais l'espoir qui l'emporte, comme le montrera le dernier chapitre de cet ouvrage. Dès à présent, le progrès permet de sauver des millions de vies chaque année. C'est par milliards que les êtres humains ne connaissent dorénavant plus la faim et qu'ils accèdent à une vie meilleure grâce aux avancées permises par le progrès technique et l'économie de marché. Et, avec des moyens relativement limités, c'est également par dizaines ou centaines de millions que nous pourrions faire échapper d'autres êtres humains à la maladie, à la malnutrition et à la mort.

Quelques chiffres méritent à cet égard d'être cités. L'Organisation mondiale de la santé dispose d'un budget annuel de 1,1 milliard d'euros, la Croix-Rouge internationale de 0,6 milliard, Médecins sans frontières de 0,4 milliard, et la Fondation Bill et Melinda Gates elle-même de 2,5 milliards d'euros<sup>1</sup>. Au total des organismes publics et privés qui œuvrent pour améliorer la santé et la vie des centaines de millions d'êtres humains qui en ont un besoin urgent, ce sont moins de 10 milliards d'euros qui sont disponibles chaque année. Et pourtant,

---

<sup>1</sup> *L'Expansion*, n° 711, septembre 2006.

avec ces sommes à l'ampleur relativement limitée, des progrès insoupçonnés sont d'ores et déjà enregistrés et des millions de vies supplémentaires sauvées.

Les efforts de la communauté internationale portent parfois leurs fruits avec une étonnante rapidité. De 1999 à 2005, selon l'Unicef, le nombre annuel des victimes de la rougeole a régressé de 873 000 à 345 000 par an sur notre globe, grâce à un programme massif de vaccination ! Cette chute à peine croyable de la mortalité a été obtenue au prix d'une dépense de 390 millions de dollars, essentiellement apportés par la Croix-Rouge. En six ans, ce furent ainsi plus d'un million et demi de vies enfantines qui ont été sauvées, ce qui met le prix de la vie d'un être humain au montant dérisoire de 260 dollars, soit 200 euros. Après avoir obtenu cette baisse inespérée de 60 % en si peu de temps – et même de 75 % en Afrique noire –, l'Unicef estime qu'il faudra encore dépenser 500 millions de dollars pour ramener le nombre des victimes annuelles à 80 000 en 2010, chaque vaccination coûtant environ 1 dollar. L'éradication complète de ce fléau ne paraît ensuite plus impossible pour le tiers-monde, comme elle l'a été pour les pays développés il n'y a pas si longtemps.

Souvenons-nous maintenant des ordres de grandeur nécessaires pour tenter de modifier les choses en matière d'effet de serre. Ce sont *des centaines de milliards de dollars* qui sont nécessaires chaque année pour espérer être efficace. Chacun peut voir que les ordres de grandeur n'ont rien à voir, ce qui conduit à se demander où il faut que nous mettions par priorité notre argent.

### *Où dépenser notre argent ?*

Telle est la question qui a été posée d'une manière originale en mai 2004 à un panel de trente-huit professeurs d'économie en provenance des meilleures universités du monde, dont quatre prix Nobel, par un écologiste danois, Bjorn Lomborg, que la revue *Newsweek* a classé parmi les cent personnes les plus influentes de la planète : « Si vous disposiez de 50 milliards de dollars pour améliorer le sort de l'humanité, à quelles fins vaudrait-il mieux les affecter ? »

Dix-sept mesures furent proposées, et des experts de chacune d'entre elles vinrent exposer en détail et objectivement ce qu'elles impliquaient, ce que serait leur coût et les résultats qu'il serait possible d'en espérer. Après avoir longuement entendu les uns et les autres, les trente-huit économistes sont arrivés à un consensus dépourvu d'ambiguïté, intitulé depuis lors « consensus de Copenhague » du fait du lieu où ils étaient réunis. On trouve sans surprise aux premiers rangs de leurs recommandations la lutte contre le sida, la distribution de compléments nutritionnels pour combattre la faim, le contrôle du paludisme et le développement de nouvelles techniques agricoles, toutes mesures suscepti-

bles de sauver des millions d'êtres humains. Affecter 27 milliards de dollars à la lutte contre le sida permettrait ainsi d'éviter de l'ordre de 28 millions de nouveaux cas, et le bénéfice en termes économiques serait alors quarante fois supérieur à la dépense !

Ce n'est qu'aux derniers rangs de leur classement que figurent les deux mesures de la liste relatives à la lutte contre le changement climatique : la création d'une taxe sur le carbone et la mise en œuvre du protocole de Kyoto. Les calculs montrèrent en effet que, pour seulement appliquer correctement ce dernier au niveau de la planète, il faudrait dépenser 125 milliards d'euros chaque année pendant le siècle actuel, avec pour seul effet de décaler de six ans la concentration des gaz à effet de serre dans l'atmosphère en reportant à 2106 le niveau qui aurait dû être atteint en 2100, ce qui n'aurait bien entendu aucun effet notable sur le sort de l'humanité. Y affecter 50 milliards d'euros de plus ne servirait à rien<sup>1</sup>.

On peut le regretter, mais c'est ainsi. *Les sommes nécessaires pour avoir une influence significative sur l'évolution du climat sont gigantesques, à la mesure du rôle que joue l'énergie dans l'économie mondiale.* Il faudra bien qu'un jour l'humanité en prenne conscience et consente aux efforts nécessaires. Mais dès à présent, et avec des montants incomparablement plus faibles, il est possible de changer sans tarder le sort de millions d'êtres humains et de les faire échapper à la famine, à la maladie et à la mort.

Il est d'ailleurs intéressant de noter que tous ceux, d'origines très diverses, écoliers ou chefs d'État, à qui ont été exposées ainsi les données du problème sont arrivés aux mêmes conclusions, c'est-à-dire à la priorité à donner aux actions humanitaires. Comment serait-il possible d'hésiter ? C'est bien ce qu'ont compris Bill Gates et Warren Buffett qui tiennent à ce que l'argent de leur fondation soit dépensé à meilleur escient et donc uniquement affecté à des causes humanitaires. C'est également ce qu'ont compris les Nations unies, comme l'a rappelé la Déclaration du millénaire adoptée par les chefs d'État du monde entier à New York en 2000.

Incités par les pouvoirs publics, certains croient pourtant bien faire en dépensant des sommes considérables, par exemple pour mieux isoler leur demeure, ce qui n'évitera le rejet dans l'atmosphère que d'une ou deux tonnes de gaz carbonique par an pour un coût prohibitif qui excédera parfois 1 000 euros par tonne épargnée. Au-delà de quelques travaux de bon sens et économiques, ils gaspillent leur argent.

---

<sup>1</sup> Bjorn Lomborg, « How to spend 50 billion to make the world a better place ».

A titre individuel, le choix ne fait guère de doute. Si nous souhaitons nous dévouer pour une cause qui en vaille la peine et sauver sinon la planète, du moins ceux qui y habitent et l'habiteront demain, c'est en faveur des nombreuses actions humanitaires qui s'offrent à nous qu'il faut le faire.

## CHAPITRE IX

# L'air que nous respirons

Rien n'est plus important pour chacun d'entre nous que l'air que nous respirons. Faire croire que celui-ci est de plus en plus pollué et dangereux pour notre santé constitue donc l'une des voies majeures d'attaque contre une société qui engendrerait des morts par milliers du fait de ses industries et de ses véhicules.

L'histoire de la lutte contre la pollution toxique de l'air dans nos villes est à la fois celle d'un succès remarquable et celle d'un échec plus remarquable encore.

### *Un succès sans précédent*

La pollution toxique de l'air est apparue dès le début de l'ère industrielle avec l'usage du charbon. Elle a culminé dans les années cinquante. Les plus anciens d'entre nous se souviennent que Paris était alors couvert, pratiquement en permanence, d'un voile noirâtre engendré par des centaines d'usines qui rejetaient des fumées allant du noir à l'orange en passant par toutes les couleurs de l'arc-en-ciel, et par des centaines de milliers de cheminées d'immeubles chauffés au charbon. Comme en témoignent les films et les cartes postales de l'époque, tous les bâtiments étaient couverts de suie. Un livre célèbre sur l'architecture fut publié sous le titre *Quand les cathédrales étaient blanches*, car on ne les avait jamais connues que noires. Nous savons maintenant qu'elles étaient peintes au Moyen Âge, mais l'auteur l'ignorait. C'est aujourd'hui qu'elles sont blanches, pour la première fois de leur histoire.

Le phénomène n'était pas spécifiquement français. En 1953, un épisode du fameux smog, mélange de brouillard et de fumée, tua plus de 3 000 Londoniens. Les concentrations d'oxydes de soufre et de suie atteignaient alors à Paris comme ailleurs des niveaux dont nous n'avons aucune idée aujourd'hui. Il était impossible de poser les mains sur un balcon sans qu'elles soient instantanément noires.

Des politiques très vigoureuses de lutte contre la pollution furent alors mises en œuvre dans la plupart des pays d'Europe de l'Ouest, avec l'édiction de nor-

mes sévères pour les émissions industrielles et celles des immeubles. Parallèlement, les usines quittèrent les centres-villes et le charbon fut remplacé par des combustibles beaucoup moins polluants (gaz, mazout dépollué) ou par l'électricité, et il s'ensuivit une chute massive des pollutions correspondantes. Le taux d'oxydes de soufre dans l'air à Paris a été divisé par dix entre 1960 et aujourd'hui, et il en a été de même pour les suies. Pour sa part, le smog londonien cher à Charles Dickens a disparu à jamais, et avec lui les maladies qui provoquaient régulièrement des morts par milliers.

### *Des voitures « quasi propres »*

La pollution toxique de l'air imputable à la circulation routière a connu une évolution plus tardive. L'amélioration des moteurs et des carburants avait commencé de longue date, mais tout s'est brutalement accéléré au début des années quatre-vingt-dix, avec d'abord la généralisation des pots catalytiques en 1993 pour les voitures à essence et en 1997 pour les voitures diesel.

Des résultats inespérés que seule a rendu possible l'irruption de l'électronique dans les moteurs ont alors été atteints. Selon les produits, une automobile mise aujourd'hui sur le marché émet *vingt fois à dix mille fois moins* de polluants toxiques qu'un véhicule d'il y a quinze ans. S'agissant des voitures à essence, c'est une division par 25 pour le monoxyde de carbone qui a été enregistrée, par 40 pour les oxydes d'azote, et par 20 pour le benzène. Quant au plomb et au soufre, ils ont entièrement disparu des rejets puisque l'essence est désormais sans plomb et le gas-oil sans soufre.

Les progrès ont également concerné les véhicules diesel, et les années récentes ont été marquées par l'apparition de filtres à particules qui brûlent celles-ci, y compris les plus fines, et en divisent les émissions par un facteur qui peut atteindre 10 000. Comme l'ont constaté il y a quelques années les revues allemandes spécialisées en comparant les voitures Mercedes mises sur le marché et non équipées, et celles du groupe français PSA qui inventa le premier les filtres à particules, il faut 10 000 voitures équipées de tels filtres pour émettre autant de particules qu'une seule voiture non équipée ! Un mouchoir blanc placé aujourd'hui derrière le pot d'échappement d'un véhicule diesel ainsi doté reste immaculé ! Ne rejetant pratiquement plus de produits toxiques, les voitures modernes sont ainsi devenues propres à l'égard du facteur qui préoccupe le plus nos compatriotes, notre santé.

Il faut à ce sujet lever une ambiguïté. La confusion est souvent faite entre la pollution toxique qui est le fait de produits tels que les oxydes de soufre, le plomb, les hydrocarbures non brûlés, les oxydes d'azote ou le monoxyde de car-

bone (CO), et les gaz à effet de serre qui ne présentent aucun danger pour la santé et dont le plus important est le dioxyde de carbone ou gaz carbonique (CO<sub>2</sub>). Or ces deux catégories de produits n'ont rien à voir.

Souvent entretenue à dessein, cette confusion entraîne de nombreux malentendus. S'il est possible de lutter avec une efficacité pratiquement totale contre les émissions toxiques des véhicules, ce n'est pas le cas pour le gaz carbonique qui est un sous-produit incontournable de la combustion des hydrocarbures. Le fait que le gaz carbonique continue à être émis quoi qu'on fasse ne devrait pas entraîner de craintes pour notre santé, puisqu'il s'agit d'un produit naturel que nous rejetons d'ailleurs en permanence en respirant et qui ne représente aucun risque à l'air libre. Mais la grande majorité de nos compatriotes et des journalistes eux-mêmes confond la pollution toxique et les rejets de CO<sub>2</sub> qui n'ont aucun impact sur la qualité de l'air que nous respirons.

Avec le renouvellement progressif du parc automobile et la chute des rejets toxiques qu'elle implique, les progrès des véhicules se sont logiquement traduits dans les pays développés par une amélioration de la qualité de l'air d'autant plus spectaculaire que l'évolution de la circulation y est désormais très modérée et qu'elle décroît dans les zones centrales des agglomérations européennes, comme c'est le cas à Paris intra-muros depuis plus de dix ans.

### *La pollution toxique en chute brutale*

En huit ans seulement, de 1997 à 2005, les réductions suivantes des concentrations ont été enregistrées par l'observatoire officiel Airparif dans l'air de la capitale française : moins 56 % pour le monoxyde de carbone ; moins 43 % pour les oxydes d'azote ; moins 56 % pour le dioxyde de soufre ; moins 29 % pour les particules ; moins 95 % pour le plomb, moins 77 % pour le benzène, etc. En moyenne, *la réduction de la pollution a été de plus de moitié à Paris en huit ans et elle se poursuit de nos jours*. Il ne s'agit pas d'une diminution, mais d'une chute brutale, et les résultats sont tout aussi spectaculaires en province.

De nombreux indices en témoignent. Lorsqu'ils sont ravalés, nos monuments et nos immeubles ne se salissent plus que très lentement, alors qu'il fallait autrefois renouveler fréquemment l'opération. Sans qu'ils s'en rendent compte, nos contemporains peuvent admirer nos villes comme jamais ne l'ont fait leurs prédécesseurs. Jamais elles n'ont été aussi belles. Pour leur part, les lichens, très sensibles à la pollution et qui, sous Napoléon III, avaient disparu des arbres bordant les avenues parisiennes, y sont revenus en masse depuis quelques années.

Le progrès n'est pas uniquement européen. Il devient mondial. Le ciel de Los Angeles, longtemps pollué par les émissions automobiles, est redevenu transparent. Le mouvement est universel, et la diffusion du progrès technique est partout en train de purifier des émanations de la circulation routière l'air que respirent nos contemporains, la rapidité des améliorations dépendant des circonstances et des moyens disponibles.

En France et en Europe, le progrès va continuer au fur et à mesure du renouvellement du parc de véhicules. Comme l'ont montré les études conduites par la Commission de Bruxelles, les concentrations imputables à l'automobile vont tendre vers zéro et seules subsisteront alors d'autres sources de pollution.

Certes, il ne faut pas s'attendre à ce que les pics d'ozone disparaissent pour autant, car la circulation automobile n'intervient que de manière très minoritaire dans leur genèse qui est principalement due à d'autres causes puisqu'ils apparaissent partout en France, y compris, par exemple, en Bretagne. Mais ces pics d'ozone eux-mêmes sont dorénavant d'intensité plus modérée que par le passé, leur composante automobile ayant pour l'essentiel disparu.

L'une des confirmations les plus spectaculaires de la rapidité des améliorations en cours est fournie par les changements de la réglementation. Élaborée en 1997, celle-ci prévoyait que la circulation alternée serait déclenchée dans nos villes lorsque la concentration de dioxyde d'azote y dépasserait 400 microgrammes par mètre cube, niveau couramment franchi il y a quelques années. Le progrès a été si rapide que le seuil de déclenchement a été abaissé en 2001 à 200 microgrammes par mètre cube sans que cela ait entraîné depuis lors la moindre mise en œuvre de la procédure, comme chacun a pu le constater, car les pics ont encore régressé de plus de moitié depuis lors.

Deux rapports de l'Assemblée nationale et du Sénat élaborés en 1999 et 2000 ont fait part de l'étonnement de leurs auteurs lorsqu'ils ont découvert la réalité des choses et constaté la rapidité de l'amélioration de la qualité de l'air dans nos villes, alors qu'ils étaient convaincus qu'elle se dégradait. Le titre de celui du Sénat, « Un air trompeur ? », est à lui seul révélateur.

Il résulte de la chute progressive des émissions imputables à la circulation routière que leur impact sur la santé est en voie de disparition et que toutes les études alarmistes qui se réfèrent au passé et proclament le contraire ne sont plus valables. C'est évidemment là l'essentiel. Si la cause disparaît, il en va de même des effets, et nos compatriotes peuvent être désormais pleinement rassurés pour leur santé.

## *Un échec total sur le plan de l'opinion*

En quelques années, le progrès technique a donc réussi à faire brutalement chuter la pollution toxique dans l'air de nos villes. Celui-ci est plus pur qu'il ne l'a jamais été depuis le XIX<sup>e</sup> siècle et le succès est de ce point de vue remarquable.

Mais, ce qui est plus remarquable encore, c'est l'échec enregistré sur le plan de la perception du phénomène par nos compatriotes. Cet échec est d'une ampleur à peine croyable. Alors que l'amélioration a été fulgurante au cours de la dernière décennie et qu'elle se poursuit, nos concitoyens, interrogés en avril 2006 par l'institut Ipsos sur l'évolution de la pollution dans nos grandes villes, ont exprimé une opinion bien différente : 68 % d'entre eux ont affirmé qu'elle augmentait, 28 % qu'elle stagnait, 3 % qu'elle diminuait un peu, et 1 % qu'elle chutait beaucoup.

Autrement dit, l'échec est total. Les résultats ne sont guère différents de ceux du même sondage, réalisé en 1993 avec la même question, et qui donnait respectivement les pourcentages suivants : 73 %, 25 %, 17 %, 6 % et 1 %.

Autrement dit encore, les progrès fulgurants réalisés depuis plus de dix ans n'ont servi à rien sur ce plan. Seuls 1 % des Français savent aujourd'hui la réalité, c'est-à-dire la chute brutale de la pollution enregistrée dans toutes nos villes. 99 % des Français sont dans l'erreur.

Les jeunes sont tout particulièrement marqués. 97 % d'entre eux considèrent que la pollution de l'air est un problème grave et 54 % lui attribuent même un caractère « très grave<sup>1</sup> ». Ayant eu un jour l'occasion de dire à un enfant d'une dizaine d'années que j'habitais Paris, celui-ci me rétorqua aussitôt : « Pouah, la pollution ! » Notre capitale était autrefois la Ville lumière. Nous avons réussi à lui donner auprès de nos enfants l'image de la « Ville pollution » et de la « Ville congestion ». Brillant succès qui procure à coup sûr aux jeunes générations une vision positive du progrès !

On peut à juste titre parler de psychose, quand on sait que les Français placent régulièrement dans les sondages la pollution de l'air ambiant au premier rang des dangers qui menacent leur santé, alors qu'elle est en voie de quasi-disparition en ce qui concerne sa composante automobile. La réalité commence seulement à percer. C'est à l'intérieur des locaux, où nous passons en moyenne 23 heures sur 24, que l'air est souvent pollué. Les médecins ne recommandent-ils pas d'ouvrir les fenêtres, preuve s'il en est que le danger n'est pas à l'extérieur ?

---

<sup>1</sup> Sondage Sofres/FFAC, septembre 2000.

## *Une désinformation organisée*

Un tel sommet dans la désinformation n'est pas le fruit du hasard. Il est le résultat d'actions conjointes et déterminées de la part de groupes de pression qu'il n'est pas difficile d'identifier lorsqu'on cherche à savoir à qui profite le travestissement des faits.

Le premier d'entre eux est celui des mouvements et des partis écologistes. Un autre sondage, tout aussi parlant, est à cet égard révélateur<sup>1</sup>. La pollution de l'air figure en tête des motivations du vote écologiste. 17 % des Français ont déjà voté au moins une fois écologiste et 33 % ont été tentés de le faire, soit 50 % de l'électorat au total. Or, parmi cette moitié de l'électorat, 45 % citent la pollution de l'air comme cause première de leur éventuel vote écologiste, loin devant la pollution de l'eau ou la crainte du nucléaire, et 85 % la placent parmi leurs deux premières motivations.

La crainte de la pollution de l'air constitue ainsi le premier fonds de commerce du vote vert, et l'on comprend tous les soins de ceux qui font profession de l'écologie pour l'entretenir. Ils citent celle-ci dans tous leurs discours ou presque, et développent des efforts considérables et couronnés de succès pour que la vérité soit cachée et travestie. Dès qu'il y a le moindre pic de pollution, fût-il modeste, ils sont omniprésents sur les ondes et les écrans. Bien entendu, ils oublient de dire que ce pic correspond souvent aux creux enregistrés il y a quelques décennies. Le résultat a été à la hauteur de leurs efforts, puisque le vote écologiste a atteint dans le passé en France des sommets inconnus jusqu'alors.

Les mêmes, lorsqu'ils sont au pouvoir dans les municipalités, ne cessent, à Paris et ailleurs, de vilipender la voiture, responsable de « dizaines de milliers de morts » du fait d'une pollution qui a pour l'essentiel disparu, et refusent, lorsqu'on les interroge, de reconnaître l'amélioration de la qualité de l'air de nos villes qui découle des progrès techniques des véhicules et des carburants.

Dans leur action de désinformation permanente, les écologistes peuvent compter sur des renforts de poids.

## *Des services officiels qui désinforment*

Le premier est celui des services officiels en charge de l'Environnement et du réseau des observatoires de la qualité de l'air qui quadrille désormais la France. Récemment créés, ces observatoires sont au nombre de 40, couvrent 100 agglomérations, et 325 fonctionnaires ont été spécialement recrutés pour les gérer.

---

<sup>1</sup> Sondage Ipsos/FFAC, octobre 2001.

La plupart du temps et sauf exceptions, ces observatoires n'ont plus rien à observer. Ils constatent que la pollution est en chute, mais leurs responsables ne le disent pas, ou le disent de manière à ne pas être entendus. Jamais ils ne parlent de l'amélioration des choses. Proclamer la vérité reviendrait à dire que ces observatoires ne sont plus nécessaires et qu'il suffirait de quelques appareils enregistreurs pour relever de manière automatique des phénomènes tels que les pics estivaux d'ozone, d'autant plus que ceux-ci n'ont le plus souvent rien de local mais sont régionaux, voire internationaux. Or on ne peut tout de même pas demander à ceux qui travaillent dans ces organismes de reconnaître que leur emploi ne répond à aucun besoin ! Chacun a le droit de pouvoir se regarder dans la glace.

On peut donc compter sur ceux qui œuvrent au sein de ces observatoires, ainsi que sur les centaines de fonctionnaires des services centraux et locaux de l'Environnement et des établissements publics spécialisés, pour sonner le tocsin aux moindres fluctuations de la pollution et pour cacher l'essentiel, c'est-à-dire l'amélioration fulgurante de la qualité de l'air que nous respirons.

Le paradoxe veut que la mission première de tous ces organismes et de ceux qui y travaillent soit d'informer l'opinion, et que le résultat le plus clair de leur action soit une totale désinformation, puisque 99 % de nos compatriotes sont dans l'erreur.

Quant à l'Ademe, agence officielle en charge de l'environnement, elle travestit tellement la réalité qu'on peut parler de mensonge. On peut lire par exemple en novembre 2006 sur son site Internet, dans la page de présentation consacrée aux transports, que « la diminution des consommations et des émissions unitaires des véhicules routiers est compensée par l'accroissement très fort des trafics routiers, ôtant toute possibilité à la France de respecter ses engagements internationaux en matière d'effet de serre ».

Or tout est faux. La circulation n'augmente plus guère en France (555 milliards de kilomètres parcourus en 2005 contre 523 en 1999, soit 1 % de croissance par an), les émissions de gaz carbonique du trafic routier sont stabilisées (124 millions de tonnes en 2006 contre 126 en 1999) et la France fait mieux que respecter ses engagements en matière d'émissions de gaz à effet de serre. Quand l'idéologie l'emporte sur la vérité chez ceux qui sont rémunérés par les deniers publics pour informer, il ne s'agit pas de simples dysfonctionnements. Il faut dire que le fait de parler tous les jours à la télévision de la pollution de l'air dans le cadre des journaux régionaux ne peut qu'accréditer l'idée qu'il y a danger. Sinon, pourquoi le ferait-on ?

## *Le lobby des transports publics*

Le deuxième renfort sur lequel peuvent compter les écologistes est constitué par les organismes de transport public. Ces derniers sont dans une situation financière dramatique, puisque les usagers n'acquittent que 18 % des dépenses totales des réseaux de province et guère plus en Île-de-France, et que la charge pour les contribuables ne cesse de s'accroître. La voiture assure en effet en province de 80 % à 90 % de l'ensemble des déplacements motorisés et les transports en commun ne sont utilisés pour l'essentiel que par ceux qui n'ont pas accès à une voiture. Leur part du marché des déplacements stagne donc le plus souvent aux alentours de 15 %, quand elle ne décroît pas. Ceci se vérifie même dans les villes qui ont consenti des efforts considérables pour se doter de métros ou de tramways, car ceux-ci n'ont jamais rien changé de marquant à l'usage de la voiture dans les agglomérations qu'ils desservent. Il faut se rendre à l'évidence : la voiture est le transport de masse et le transport social de notre époque.

Face à cette situation qui s'aggrave d'année en année, et pour justifier leurs demandes sans cesse croissantes de crédits publics, les défenseurs des transports en commun et du chemin de fer mettent systématiquement en avant l'argument de l'accroissement supposé de la pollution de l'air provoquée par la circulation routière qui, s'il fut vrai dans le passé, ne l'est plus aujourd'hui. Mais, disposant des moyens humains et financiers illimités que permettent des financements publics, ils sont omniprésents, organisés, et savent se faire entendre.

## *Des médecins désavoués*

Il faut ajouter à cette liste un petit nombre de médecins qui ont vu tout l'intérêt qu'ils pouvaient retirer d'un sujet aussi sensible à l'opinion. Ils ne sont pas plus de quatre ou cinq en France, constamment contredits par l'Académie de médecine et l'Association française de pneumologie dont les membres savent que les problèmes réels de santé publique auxquels ils sont quotidiennement confrontés dans le domaine des maladies respiratoires sont liés à l'usage du tabac et à la pollution des espaces clos, et non à celle de l'air extérieur. Mais les médecins sérieux sont en général discrets et ce sont toujours les mêmes qui occupent les médias, parfois sous couvert de l'OMS, et émettent des messages alarmistes qui entretiennent, en parlant de milliers ou de dizaines de milliers de morts imaginaires, des peurs dorénavant infondées. Pourtant, il est clair que si la pollution de l'air ambiant imputable à la circulation automobile est en voie de disparition, celle-ci ne peut plus avoir d'impact nocif majeur sur la santé !

Jamais nous n'avons vécu aussi longtemps, et il y a même moins de maladies pulmonaires dans nos grandes villes qu'ailleurs.

### *Une convergence d'intérêts politiques*

Outre les écologistes, les deux autres composantes de la gauche plurielle se retrouvent enfin d'accord avec les écologistes lorsqu'il s'agit d'attaquer la voiture et le camion. Les socialistes préfèrent d'instinct les solutions collectives à celles qui sont individuelles. Quant au parti communiste, chacun sait que le chemin de fer et les transports publics ont toujours constitué l'un de ses premiers viviers de recrutement par le canal de la CGT.

L'alliance objective des écologistes, des autres partis de gauche, des services officiels de l'Environnement et des promoteurs des transports publics appuyés par un petit noyau de médecins a créé un véritable rouleau compresseur de désinformation, qui explique la psychose révélée par les sondages puisque 99 % des Français ignorent la vérité.

Face à cette désinformation, il n'y a rien.

### *L'absence de contre-pouvoir*

On aurait pu normalement s'attendre à ce que les partis situés sur l'autre versant de l'échiquier politique contestent les arguments qui sont favorables à leurs adversaires, et disent la vérité pour informer les Français sur un sujet qui leur tient particulièrement à cœur puisqu'il s'agit de leur santé et de celle de leurs enfants. Non seulement ils ne l'ont pas fait, mais ils en ont rajouté, comme en témoigne la description d'actions qui se sont révélées suicidaires pour eux.

La loi sur l'air de 1996, votée par un Parlement de droite, a été ainsi particulièrement néfaste. Elle fut l'occasion de grandes déclarations de la part de la ministre de l'Environnement de l'époque dénonçant les lobbys industriels censés s'opposer à l'amélioration de l'environnement, au moment même où des milliers d'ingénieurs et techniciens des firmes automobiles et pétrolières travaillaient en France et ailleurs sans relâche et avec succès pour que les véhicules et les carburants ne polluent pratiquement plus. Chacun savait d'ailleurs au moment du vote de la loi que la qualité de l'air allait s'améliorer rapidement et qu'il ne servait à rien de sonner le tocsin.

Le discours tenu ne se différençait en rien du langage de ceux qui font métier de dénigrer notre société. Répondant aux vœux les plus chers des écologistes, le premier article de cette loi stipule d'ailleurs que « l'objectif premier des

plans de déplacements urbains doit être la réduction du trafic automobile ». Apparemment séduisant, cet objectif est à la fois impraticable et nuisible.

Il est impraticable parce que le parc automobile continue à se développer au fur et à mesure que de plus en plus de foyers acquièrent une seconde voiture. Pour que, globalement, la circulation diminue dans nos agglomérations, il faudrait soit freiner la vente des voitures, soit doubler ou tripler le prix des carburants, hypothèses fort heureusement aussi irréalistes l'une que l'autre. Elles pénaliseraient lourdement l'économie avec tout ce que cela représente en termes d'emploi et de chômage et provoqueraient la révolte de la majorité de nos concitoyens, car la voiture est un élément essentiel de leur qualité de vie.

Mais l'affichage d'un objectif officiel de réduction de la circulation a eu des conséquences très graves. Dans toute la France, de multiples municipalités se sont mises, sous prétexte de défense de l'environnement, à rendre de plus en plus difficile l'usage de la voiture, oubliant que celle-ci était le moyen de transport quotidien de la grande majorité des Français dont elle assure près de neuf déplacements motorisés sur dix, toutes catégories sociales confondues. Le résultat de cette politique idéologique initiée par la droite a été particulièrement néfaste à Paris.

### *L'intoxication des esprits*

On entend de même des maires de grandes villes de province affirmer que leur objectif est de « désintoxiquer » leurs administrés de la voiture. Manifestement, ceux qui tiennent ce langage n'ont aucune idée de la manière dont vivent aujourd'hui les Français et les Françaises. Ils ne savent pas que leur vie est dorénavant organisée autour de l'automobile, et que seule une petite minorité favorisée habitant les centres-villes et composée essentiellement de personnes privilégiées ou non actives peut s'en passer.

S'il est possible, ceci est encore plus vrai pour les femmes que pour les hommes. L'arrivée dans le foyer d'une deuxième voiture améliore profondément leur vie en leur ouvrant de multiples potentialités qui leur étaient auparavant fermées. D'après un sondage représentatif<sup>1</sup>, 69 % de celles qui en ont une à leur disposition l'utilisent tous les jours ou presque, et 14 % trois ou quatre fois par semaine, pour un total de 83 % d'usage très fréquent. Leur voiture est alors utilisée par les femmes pour aller faire des achats (96 %), rendre visite aux parents et aux amis (95 %), partir en vacances (82 %), sortir le soir (79 %), aller travailler (78 %), partir en week-end (77 %), conduire les enfants chez le médecin

---

<sup>1</sup> Sofres/FFAC, septembre 1999.

(76 %), les accompagner pour les activités extra-scolaires (71 %), faire du sport (39 %), etc.

Certes, lorsqu'on demande aux mêmes Françaises s'il serait souhaitable d'interdire la voiture en ville, 80 % répondent positivement car elles ne se sentent pas directement concernées. Mais lorsqu'on pose la question différemment, en leur demandant si elles seraient d'accord pour qu'on interdise la voiture dans leur propre quartier, le pourcentage d'approbation tombe à 10 %. 60 % d'entre elles ajoutent même qu'elles déménageraient sans hésiter ! On voit là toute la différence entre une question abstraite, qui n'engage en rien la personne interrogée, et une autre qui porte sur une situation concrète, vécue, et qui, quant à elle, a toute sa signification. Lorsqu'on se contente d'interroger nos compatriotes sur leurs « souhaits », il ne faut pas s'étonner de trouver ceux-ci démentis ensuite par les comportements.

Il n'est pas surprenant que 94 % des femmes qui ont une voiture déclarent l'aimer, dont 55 % beaucoup. Sans la voiture, il leur serait impossible de mener de front toutes leurs activités et l'automobile contribue ainsi puissamment à leur qualité de vie. Elle leur permet notamment de concilier l'occupation d'un emploi et le fait d'avoir des enfants, ce qui est un des éléments explicatifs de notre natalité. Qu'y a-t-il là de mal ? Les politiques anti-voitures sont aussi des politiques anti-féminines.

Traiter d'intoxiqués la quasi-totalité de nos compatriotes, c'est-à-dire comparer la voiture à une drogue, montre à quel point la perversion des esprits est aujourd'hui profonde. La vérité c'est que ce sont les esprits qui sont aujourd'hui intoxiqués par le politiquement correct ambiant.

### *Une attitude suicidaire*

C'est en vertu de cette manière de voir que le maire de Paris de l'époque, Jean Tiberi, n'a cessé de dénoncer à partir de 1995 la gravité de la pollution de l'air imputable à la circulation, au moment même où celle-ci débutait sa chute prévisible, et de dresser les premiers obstacles à l'usage de la voiture, notamment en créant des pistes cyclables, y compris dans des endroits où, de mémoire de Parisien, on n'avait jamais vu de cycliste et où on n'en voit toujours pas. Paris n'a été en rien une exception. Bien d'autres villes en firent tout autant, s'ingéniant à compliquer la vie des automobilistes, comme s'il ne s'agissait pas de pratiquement tous les citoyens.

En renchérissant sur les écologistes et en agitant le spectre de la pollution, les représentants nationaux et locaux de la majorité de l'époque ont sans doute cru bien faire. Peut-être ont-ils voulu attirer à eux l'électorat écologiste. Si telle était

leur intention, le résultat se passe de commentaires. Les scores des listes écologistes ont atteint des niveaux sans précédent lors des élections législatives de 1997, des régionales d'Île-de-France en 1998, des municipales de Paris et de Lyon en 2001, toutes perdues d'extrême justesse par la droite. À Paris, le vote écologiste a largement dépassé 10 %.

Loin d'attirer à elle les voix écologistes, l'attitude de la majorité de l'époque a fait voter vert des électeurs qui auraient voté pour elle. Selon le sondage Ipsos déjà cité, 8 % des électeurs de droite ont voté au moins une fois écologiste, car il est une règle bien connue en matière électorale : l'original est préféré à la copie.

Les conséquences de cette attitude de la droite ont été très lourdes pour elle. Pour chacune des élections citées ci-dessus, le résultat s'est joué à moins de 0,5 % des voix. Or cette marge a été très inférieure au basculement en faveur des verts et donc de la gauche provoqué par la psychose de la pollution de l'air. Autrement dit, la majorité actuelle a sans doute perdu ces quatre élections majeures du fait des scores exceptionnels des Verts, imputables à la désinformation à laquelle elle avait elle-même contribué au lieu de la contrer.

Le maire actuel de Paris, Bertrand Delanoë, ne manque d'ailleurs jamais une occasion de dire qu'il ne fait que poursuivre la politique initiée par son prédécesseur, qui avait notamment lancé le projet de l'inutile et coûteux tramway qui coupe un peu plus Paris de sa banlieue sud et restreint encore l'espace accessible à la circulation générale, y compris à celle des taxis qui pouvaient auparavant emprunter les voies réservées aux autobus.

### *Une entreprise de dénigrement de notre société*

Petites causes, grands effets ? Ceux qui entretiennent la vision d'un monde irrespirable au sens strict du terme et qui ont convaincu nos concitoyens, comme le montrent les sondages, savent ce qu'ils font. Ce sont les mêmes qui prônent les politiques anti-voiture destinées à rendre de plus en plus difficile la vie quotidienne de nos compatriotes. Leur but affiché est de faire en sorte que circuler et stationner posent des problèmes sans cesse croissants dont tous les citoyens se plaignent aujourd'hui puisque, sauf pour le cas particulier de Paris intra-muros, ils ont nécessairement recours à la voiture pour la majorité de leurs déplacements. Il ne s'agit pas là d'un sujet mineur, puisque deux tiers des Français estiment à juste titre « que les villes où il fait bon vivre sont des villes où l'on peut circuler et stationner facilement<sup>1</sup> ».

---

<sup>1</sup> Sondage Ipsos/FFAC, janvier 2006.

C'est ainsi qu'est créée l'image d'une société inapte à maîtriser le progrès et ennemie de la qualité de vie.

### *La poursuite des errements du passé*

Mais les leçons du passé ne semblent pas avoir été comprises. Il suffit pour s'en convaincre de constater que les gouvernements successifs ont agi jusqu'à présent exactement comme leurs prédécesseurs. Au lieu de faire connaître et de marteler la vérité, c'est-à-dire l'extraordinaire chute de la pollution de l'air à laquelle nous assistons et les conséquences positives qui en résultent pour la santé et de s'en tenir à cette information, ils se sont cru obligés d'annoncer ou de prendre des mesures qui ne peuvent qu'accréditer dans l'opinion le sentiment que le problème s'aggrave.

C'est ainsi qu'il a été décidé en 2003 qu'en cas de pics de pollution de moyenne ampleur, la diminution de 20 kilomètres à l'heure des vitesses maximales, qui n'était qu'une recommandation, deviendrait une obligation et serait strictement contrôlée et sanctionnée. Il faut ainsi rouler à 60 kilomètres à l'heure sur le boulevard périphérique parisien au lieu de 80 kilomètres à l'heure ! Or, de l'avis unanime, cette disposition n'a *aucune* influence détectable sur les émissions de polluants. Selon certaines études, son impact serait même négatif. Une majorité de l'opinion publique (58 %) estime, d'ailleurs à juste titre, la mesure inefficace<sup>1</sup>.

L'argument avancé pour justifier la décision tient au fait que ces dispositions, même si elles ne sont pas utiles, « sensibilisent » les automobilistes. Mais à quoi, puisque le danger a disparu ? Et pourquoi, puisque les automobilistes ont besoin de leur voiture, et ne la prennent évidemment pas pour se promener ? Leur seul effet est d'accréditer l'idée que l'automobile pollue de plus en plus, et de culpabiliser ceux qui doivent se déplacer en voiture, c'est-à-dire la grande majorité de nos compatriotes.

C'est exactement ce que souhaitent les écologistes qui ont toujours vilipendé l'automobile, symbole à leurs yeux du progrès, et fait de la pollution de l'air l'un des fondements de leur conquête de l'opinion.

### *Une attitude différente*

Il y aurait pourtant une autre attitude possible, radicalement différente. Il s'agirait de se fixer pour objectif de faire connaître la vérité, c'est-à-dire l'ex-

---

<sup>1</sup> Sondage Ipsos/FFAC, novembre 2003.

traordinaire chute de la pollution à laquelle nous assistons du fait du progrès technique, qui rend sans objet les mesures contraignantes décrites ci-dessus. Annoncer en quelque sorte la bonne nouvelle pour mettre fin à l'inquiétude de nos compatriotes, ce qui suppose de mobiliser les moyens nécessaires pour contrer la désinformation.

C'est cette attitude qu'a adoptée il y a plus de dix ans le gouvernement allemand du Chancelier Kohl, dont le ministre de l'Écologie de l'époque, Angela Merkel, devenue depuis lors Chancelière, a pris la défense des industriels en déclarant qu'il fallait arrêter d'accuser l'automobile de tous les maux. Cette prise de position a contribué à ce que le problème de la pollution toxique de l'air ait disparu outre-Rhin des débats et des préoccupations de l'opinion, comme en témoignent les résultats de sondages qui sont en opposition avec les nôtres, ceux des Allemands qui savent que la pollution diminue étant plus nombreux que ceux qui affirment le contraire. Rigoureusement opposée à celle des responsables politiques français, cette attitude a contribué depuis de nombreuses années à un discrédit dans l'opinion des Verts allemands.

### *Les raisons de l'aversion*

On peut se demander enfin pourquoi ceux qui font profession de l'écologie manifestent pour la voiture une telle aversion. La raison en est simple. C'est que, comme le montrent tous les sondages, 90 % des Français, et plus encore des Françaises, aiment celle-ci. Non par passion, mais par raison. Ce n'est pas par hasard si, dans tous les pays du monde et dès qu'ils le peuvent, le rêve de nos contemporains est d'acheter une voiture. C'est que celle-ci est un extraordinaire vecteur d'accroissement de liberté et d'amélioration de la qualité de vie, comme en témoignent toutes les déclarations et tous les constats. La voiture est le symbole même du progrès dans ce qu'il a de positif. Et c'est cela que ne peuvent supporter ceux qui ont une vision irréductiblement négative du monde dans lequel nous vivons.

Il leur faut donc s'efforcer de détruire l'image de la voiture dans l'opinion, ce qu'ils font avec succès, soit en l'accablant des plus grands maux même lorsque ceux-ci sont en voie de disparition, soit en s'efforçant chaque fois qu'ils le peuvent de rendre son usage de plus en plus compliqué.

En revanche, ils se désintéressent des vrais problèmes que pose l'automobile. C'est ainsi qu'on n'a jamais vu aucun écologiste se mobiliser pour la sécurité routière. Bien au contraire, à de multiples reprises, en s'opposant à la création d'autoroutes ou de voies rapides, ils ont montré qu'ils donnaient la priorité à la vie des végétaux ou des animaux sur celle des hommes. La construction de l'au-

toroute A 28 a ainsi été bloquée pendant cinq ans au prétexte de la protection d'une espèce de scarabées, alors que chacun savait qu'il y avait dix morts chaque année sur la route nationale qu'elle allait doubler...

La politique nationale de sécurité routière a d'ailleurs été dramatiquement négligée par le gouvernement socialiste au pouvoir de 1997 à 2002 et par sa composante écologique. Il a fallu, pour que les choses changent, que les circonstances permettent au dossier que j'avais préparé de convaincre en juillet 2002 Jacques Chirac, depuis longtemps sensibilisé aux tragédies de l'insécurité routière, d'en faire la priorité de son quinquennat avec le succès que l'on sait. Pour la première fois au monde, un chef d'État s'engageait dans la lutte contre les accidents de la route. Avec l'appui de son gouvernement et tout particulièrement de son ministre de l'Intérieur qui acheta un millier de radars, le nombre des victimes a alors décru de près de moitié en cinq ans sur nos routes, résultat sans précédent qui fait désormais de la France une référence mondiale dans ce domaine, au grand étonnement des pays étrangers.

Pour les écologistes, en définitive, le problème, « ce n'est pas la pollution, c'est la voiture ». C'est pourquoi, si l'opinion apprenait un jour la vérité, c'est-à-dire la disparition des risques pour la santé liés à la pollution et l'amélioration de la qualité de l'air de nos villes, il ne faudrait pas se nourrir d'illusions. La voiture continuerait à être attaquée sous d'autres angles avec autant de virulence, sans d'ailleurs que cela change quoi que ce soit au comportement de nos contemporains qui ne sont nullement disposés à s'en passer. Il faut nous rendre à l'évidence. L'écologisme, nouvelle religion des temps modernes, est devenu l'un des vecteurs privilégiés d'attaque de notre société. Et, pour leur part, les transports, objet des prochains chapitres, illustrent plus que tout autre secteur les errements et les gaspillages auxquels peut conduire au nom de l'écologie une appréciation biaisée des choses.

## La danseuse de la République

Au total, les transports provoquent un sixième environ des rejets planétaires, avec 17 % du total dont 7 % pour l'automobile. Mais il en va tout autrement dans l'opinion publique. Toutes les enquêtes montrent que les transports, et d'abord l'automobile, figurent dans l'imaginaire collectif au premier rang des responsables des émissions de gaz à effet de serre et de la pollution en général.

S'il est une opinion qui ne souffre guère de débats dans notre pays, c'est qu'il faut développer l'usage des transports en commun et de la voie ferrée pour sauvegarder l'environnement. C'est ce que répètent sans cesse les écologistes. 89 % de nos compatriotes se déclarent ainsi en faveur de la priorité aux transports en commun<sup>1</sup>, et 95 % souhaiteraient que les marchandises empruntent la voie ferrée et non la route ou l'autoroute<sup>2</sup>.

Il se passe pourtant quelque chose d'étrange. Ceux qui font ces déclarations reprennent ensuite aussitôt leur voiture quand ils ont à se déplacer, et fréquentent des magasins nécessairement approvisionnés par camion ! Les comportements se situent à l'opposé des déclarations.

Une telle schizophrénie a des conséquences très graves. Elle justifie chez nos décideurs une politique des transports qui coûte si cher à la collectivité qu'on peut parler de drame national.

Point n'est besoin de faire de sondage. Interrogés pour savoir s'il existerait un pays développé et réputé intelligent qui consacrerait 4 % de l'argent public à ses transports plus qu'à ses universités ou à sa Justice, nos compatriotes répondraient évidemment par la négative, tant la question leur paraîtrait saugrenue. Pourtant, ce pays existe : c'est le nôtre. L'État français attribue chaque année 10 milliards d'euros à ses universités, 11 à sa Justice, et 12 à ses chemins de fer, ce chiffre devant être porté à 15 au cours des prochaines années. *Or le rail n'assure que 4 % de nos transports*, puisque nos compatriotes dépensent chaque année 200 milliards d'euros pour se déplacer ou pour transporter leurs marchandises, et que le chiffre d'affaires des chemins de fer avoisine 8 milliards seulement au

---

<sup>1</sup> Sondage Ipsos/FFAC, décembre 2006.

<sup>2</sup> Sondage Ipsos/FFAC, juin 2002.

sein de ce total, la très grande majorité de nos besoins étant désormais assurée par la route.

Mais nos compatriotes surestiment massivement la place des chemins de fer, puisqu'ils pensent que ceux-ci répondent à 40 % de nos besoins de transport, soit dix fois la réalité<sup>1</sup>. Intuitivement, ils attribuent au rail un rôle presque équivalent à celui de la route, alors qu'il est plus de vingt fois plus faible.

Comment d'ailleurs pourraient-ils savoir ce qui se passe ? Alors que le contribuable a versé en 2006 12 milliards d'euros pour nos chemins de fer et que le gouffre s'accroît rapidement d'année en année – le montant correspondant s'élevait à 10 milliards quatre ans plus tôt seulement –, la SNCF affiche des bénéfices du fait d'incroyables artifices comptables !

Si l'on ajoute enfin les sommes consacrées aux autres transports publics à Paris ou en province, le total de la charge des transports ferrés et publics pour les contribuables avoisine 20 milliards d'euros par an, bien plus que le déficit de la sécurité sociale qui fait tant parler de lui ! Et si rien n'est fait, cette somme déjà gigantesque va encore s'accroître de 5 milliards au cours des toutes prochaines années. Or la défense de l'environnement constitue aujourd'hui la principale justification à de telles dépenses, dont l'essentiel est pourtant inutile et évitable.

### *Les deux politiques*

C'est que notre pays a deux politiques des transports : celle des usagers et celle des pouvoirs publics. Ces deux politiques n'ont aucun point commun.

Les usagers ont massivement choisi la voiture lorsqu'ils ont à se déplacer, et le camion quand ils ont à transporter des marchandises, alors qu'au nom de l'écologie, les pouvoirs publics voudraient que nos compatriotes prennent les transports en commun et que les entreprises aient recours au chemin de fer ou à la voie d'eau. Ils gaspillent dans ce vain espoir des sommes insoupçonnées sans effet notable, et nuisent à l'environnement au lieu de lui rendre service.

Les choix des usagers s'expliquent par deux événements essentiels qui ont marqué les cinquante dernières années : la démocratisation de l'automobile et la diffusion du camion, accompagnées du bouleversement du réseau routier.

Aujourd'hui, plus de 9 Français sur 10 (91 %) ont facilement une voiture à leur disposition quand ils ont à se déplacer, et plus encore en province<sup>2</sup>. Or, même si nous n'en avons le plus souvent pas conscience, les temps de parcours de porte à porte sont en moyenne moitié moindres en voiture qu'en transport en commun pour la très grande majorité des déplacements. Il ne faut pas alors

---

<sup>1</sup> Sondage Ipsos/FFAC, octobre 2004.

<sup>2</sup> Sondage Ipsos/FFAC, février 2005.

s'étonner que, sur 130 millions de déplacements quotidiens motorisés recensés en France, 115 aient recours à l'automobile, et 15 seulement aux transports en commun, dont la moitié en Île-de-France.

Paris intra-muros et sa proche banlieue constituent d'ailleurs à cet égard une exception qui fausse le jugement et n'est en rien représentative du territoire national. Quand on parle de transports au niveau du pays, il faut oublier Paris.

Partout ailleurs ou presque, la voiture est sans rivale par le gain de temps et donc de qualité de vie qu'elle permet en multipliant les activités possibles dans la journée, quelles que soient les sommes dépensées en faveur des transports publics. Elle est plébiscitée par nos compatriotes qui ne sont nullement prêts à y renoncer, car elle est la plus efficace sur la plupart des trajets qu'ils ont à effectuer. Même dans les villes qui se sont dotées à très grands frais de transports publics performants, l'usage de ceux-ci n'a pratiquement pas varié, et la voiture est restée de très loin majoritaire.

### *Le développement du camion*

Mutatis mutandis, la situation est la même pour les marchandises. Seul le camion est capable d'assurer les trajets de porte à porte, depuis le verger ou l'atelier de départ jusqu'à l'usine ou au commerce de destination, dans des délais très brefs, sans rupture de charge, commodément et économiquement. Il ne faut pas s'étonner dans ces conditions que les autres modes de transport terrestres aient pratiquement disparu du territoire national. Sur 53 milliards d'euros consacrés chaque année en France au transport de marchandises par les entreprises et les particuliers, le camion et la camionnette ont un chiffre d'affaires de 51,5 milliards, contre 1,4 pour le fret ferroviaire et 0,3 pour la voie d'eau.

C'est que nul ne peut s'opposer au choix du marché, d'autant plus que celui-ci coïncide avec l'intérêt général tant le camion est un facteur essentiel de productivité des économies modernes. La SNCF vient de se fixer comme objectif de ramener le délai d'acheminement des marchandises de deux semaines à une. Mais la France vit désormais au rythme du 24 heures chrono.

Toutefois, les pouvoirs publics n'admettent pas les choix des usagers. Ils savent mieux qu'eux ce qu'il leur faut. Au nom notamment de la défense de l'environnement, des montants gigantesques sont alors mis en œuvre chaque année pour tenter en pure perte de leur faire changer leurs comportements, qu'il s'agisse de leurs propres déplacements ou de l'acheminement des marchandises dont ont besoin les entreprises.

## *Les TER : plus de 3 milliards jetés à l'eau chaque année*

Rien n'illustre mieux l'étendue du désastre que les transports express régionaux, les TER qui sont la fierté de nos conseils régionaux. A priori, les TER sont sympathiques et ils bénéficient dans l'opinion publique d'une image très positive. Quoi de plus naturel que d'offrir à la masse de ceux qui n'ont pas de voiture un moyen commode et économique de se déplacer ? N'est-ce pas là la vocation et la raison d'être d'un service public digne de ce nom ? Pourtant, les TER constituent un véritable scandale national, et les chiffres sont surréalistes.

Les TER coûtent chaque année 4,2 milliards d'euros dont 0,8 sont acquittés par les usagers, la différence (3,4 milliards) provenant de subventions qui figurent au budget des régions.

Un tel montant serait justifié si les TER étaient massivement utilisés, ce que chacun imagine.

Mais la réalité laisse pantois. Faut-il le répéter, selon un récent sondage représentatif, 1 % seulement de la population des plus de vingt-cinq ans utilise régulièrement les TER, c'est-à-dire les emprunte au moins une fois par semaine, 19 % les utilisent moins d'une fois par mois et 78 % jamais<sup>1</sup> !

Ces chiffres peuvent stupéfier. Mais ils sont cohérents avec le nombre quotidien d'usagers recensé par la SNCF qui s'établit à moins de 700 000, allers-retours compris, alors que le nombre des déplacements en voiture des habitants de province excède largement 100 millions par jour. Une autre enquête<sup>2</sup> a mis ainsi en évidence que 90 % des habitants de nos régions utilisaient la voiture chaque semaine, dont 60 % tous les jours, et que seuls 3 % n'y avaient jamais recours.

Le contraste est total. Au 1 % d'usagers réguliers des TER s'opposent les 90 % d'usagers réguliers de la voiture ! C'est ainsi qu'au prétexte de la défense de l'environnement, les régions françaises consacrent pratiquement autant d'argent à transporter 1 % de leurs administrés qu'aux lycées (3,5 milliards d'euros) ou à la formation professionnelle (3,8 milliards)<sup>3</sup>. Dans quel monde vivons-nous ?

Nos élus n'ont pas compris que la voiture était devenue le moyen de transport social de notre époque. En province, presque tous les adultes en ont une à leur disposition. Il en résulte que les TER circulent la plupart du temps pratiquement à vide, sauf sur quelques lignes de banlieue de métropoles régionales aux heures de pointe, qui sont les seules à avoir une véritable raison d'être. A ces exceptions près, l'occupation de ces trains de plusieurs centaines de tonnes correspond le plus souvent à celle de quelques voitures ou d'un petit autocar.

---

<sup>1</sup> Sondage Ipsos/FFAC, octobre 2006.

<sup>2</sup> Sondage Ipsos/FFAC, novembre 2006.

<sup>3</sup> *Le Monde*, 20 mars 2007.

Si tous ou presque ignorent l'existence de ces trains si peu fréquentés, c'est pour une raison qui prêterait à sourire s'il ne s'agissait d'argent public : personne ne le sait, puisque personne ne les prend ! En dehors des inaugurations, la plupart des responsables eux-mêmes ne les empruntent jamais et circulent comme tout le monde en voiture.

Il faut des événements fortuits, tels que des accidents, pour que soit levé un coin du voile. Le 21 novembre 1999, le train Clermont-Ferrand-Béziers a dérailé. L'événement est passé inaperçu, et pour cause. La presse spécialisée a relevé qu'« heureusement, aucun des *treize* passagers n'avait été blessé ». Pas plus d'ailleurs, lors de l'accident du 27 janvier 2003, qu'aucun des *cinq* passagers du TER Nice-Cunéo pourtant composé de deux automotrices X 2200 et d'une remorque d'un poids total de plus de 200 tonnes. Encore ne sait-on pas s'il s'agissait de passagers payants.

De multiples autres trains sont presque vides en regard de leur capacité et de leur coût. Le 8 juin 2004, le Paris-Maubeuge, composé de dix voitures, déraillait. Il transportait une *quarantaine* de voyageurs, quatre par voiture... Plus récemment, beaucoup se souviennent de la collision qui a malheureusement provoqué la mort de six personnes en Lorraine, en octobre 2006. Mais le bilan aurait été bien plus lourd si le train flambant neuf d'une capacité de 300 places n'avait été occupé par seulement vingt personnes correspondant à une dizaine d'automobiles, alors que l'autoroute parallèle en écoule 50 000 par jour ! Que ceux qui doutent de la véracité de ces constats aillent prendre un jour eux-mêmes un TER en dehors des rares périodes de pointe, et ils seront stupéfaits de s'y retrouver seuls ou presque !

On ne sera donc pas étonné d'apprendre que le coût de ce service public défie toute mesure. Il faut faire fonctionner pour lui, avec le personnel correspondant, 2 660 gares ou points d'arrêt, et entretenir 15 000 kilomètres de voies pour son usage exclusif !

A quoi cela sert-il de dépenser de telles montagnes de ressources publiques pour 1 % des habitants d'âge actif ? Qui pourrait croire qu'il s'agit là du meilleur usage de l'argent du contribuable quand il y a tant de besoins par ailleurs ?

Il y a pire. Se plaignant de l'insuffisance de leurs ressources, la quasi-totalité des régions ont décidé en novembre 2006 d'augmenter dans les limites qui leur étaient autorisées les taxes sur les carburants qui frappent en proportion surtout les plus modestes. C'est ainsi la masse, qui utilise la voiture, qui paye pour l'infime minorité de la population qui emprunte les TER, sinon pour les cheminots qui leur sont affectés.

Si l'on estime à 250 000 le nombre des usagers habituels, il apparaît que chacun d'entre eux bénéficie d'une subvention annuelle de l'ordre de 10 000 euros. Leur offrir *chaque année* une voiture neuve ne coûterait pas plus cher aux

finances régionales ! Quant aux autres, il serait bien moins coûteux de leur payer le taxi.

S'agissant des agents de la SNCF affectés à ces lignes, on imagine à quel point ils sont sous-employés. Bien que la SNCF n'en communique pas le nombre, car l'obscurité règne quand on cherche à obtenir des chiffres significatifs, celui-ci est sans doute de l'ordre de 50 000, ce qui conduit, compte tenu des allers-retours, au ratio surréaliste d'un agent pour moins de 10 passagers quotidiens. Beaucoup d'entre eux passent des journées entières à attendre derrière leurs guichets des passagers qui ne viennent jamais. Et si ces agents sont si peu occupés, il ne faut pas s'étonner de leur propension à faire grève.

A ce sujet, il faut remarquer que les grèves des chemins de fer n'ont plus guère d'impact grave qu'en Île-de-France. Ailleurs, leurs conséquences sont dorénavant limitées et, pendant un certain temps, le pays peut fonctionner sans trains.

### *La solution interdite*

S'agissant des TER, le gaspillage des deniers publics est d'autant plus navrant qu'il existe une alternative qui coûterait incomparablement moins cher, pour un service le plus souvent de qualité supérieure. Le recours à la voie ferrée est justifié lorsque les trafics sont très importants. Mais pour les lignes à trafic modeste ou faible, qu'elles soient régionales ou nationales, la solution logique est celle de l'autocar qui diviserait par un facteur de l'ordre de dix les dépenses et accroîtrait le plus souvent les recettes, car elle s'accompagnerait d'un trafic supérieur du fait de la souplesse des itinéraires et de la fréquence possible des arrêts. L'autocar peut desservir le lycée, l'hôpital et la place du marché, pas le train. C'est la solution couramment adoptée à l'étranger. Elle serait d'autant plus aisée à mettre en œuvre en France que notre pays dispose d'un excellent réseau autoroutier et routier, et d'entreprises de transport performantes.

Mais depuis 1934, la loi interdit de créer librement en France des lignes régulières d'autocar pour protéger le monopole du chemin de fer. Ne fallait-il pas, à l'époque, que les rares lignes d'autocar autorisées procèdent à des arrêts pour ne pas aller plus vite que les trains ! Le fait que, trois quarts de siècle plus tard, cette loi absurde soit toujours en vigueur donne une idée de la force du groupe de pression que constituent les chemins de fer. Hors réseaux de rabattement vers les gares, l'autorisation d'ouverture de lignes d'autocars n'est pratiquement jamais accordée, ce qui permet d'entretenir la confusion entre chemin de fer et service public des transports.

Les régions pourraient pourtant donner cette autorisation pour leur territoire, mais elles ne le font pas, car ceci conduirait logiquement à la fermeture de milliers de kilomètres de lignes à faible trafic dont il apparaîtrait qu'elles sont en réalité inutiles. Il faut dire que, dans les circonstances politiques actuelles, les vice-présidents en charge des transports sont le plus souvent d'anciens syndicalistes cheminots issus de la CGT...

C'est pour cette raison que nos autoroutes ne sont pas parcourues de lignes régulières d'autocars comme ailleurs, alors que celles-ci constitueraient la solution lorsque le trafic est faible, sans rien coûter ou presque au contribuable et tout en pratiquant des tarifs accessibles aux plus modestes, car le prix de revient de la place en autocar est environ dix fois plus faible que dans un véhicule ferroviaire.

Le transfert vers la route de l'essentiel du réseau des TER serait donc une source d'économies majeures pour les régions, car la voie sur laquelle elles se sont engagées à l'instigation de l'État est sans issue. Un récent audit sur l'entretien du réseau ferré exclusivement emprunté par les TER a mis en évidence que celui-ci était en très mauvais état et qu'il faudrait, pour de simples impératifs de sécurité, accroître encore massivement à l'avenir ses crédits de réparation et de maintenance. L'Allemagne a fait le même constat, et le gouvernement fédéral vient de réduire d'un milliard d'euros ses dotations aux Länder, ce qui conduira ceux-ci à transférer sur la route de nombreuses lignes régionales, au bénéfice du service rendu aux usagers.

S'agissant de notre pays, la première chose à faire pour alléger massivement la charge pour les contribuables dans le domaine des transports serait donc de modifier la loi pour rendre libre la création de lignes d'autocar, comme c'est déjà le cas pour les lignes d'avion qui ne sont soumises à aucune autorisation, ce qui n'est pas le moindre des paradoxes ! Plus de trois milliards d'euros inutilement dépensés chaque année sont en jeu.

Il est inutile de dire que, lorsqu'on les interroge, une vaste majorité (77 %) de nos compatriotes serait favorable à cette disposition, d'autant plus que tous ou presque ignorent l'interdiction actuelle de la libre création de lignes régulières d'autocars, survivance d'une époque révolue. Il ne s'agirait en aucun cas de supprimer les TER, mais de les transférer du rail vers la route, ce qui permettrait de surcroît, si nécessaire, d'en accroître le réseau et la fréquence.

Qui sait que, du fait des règlements internationaux, il est aujourd'hui possible de prendre à Paris des autocars réguliers pour rejoindre Londres, Varsovie, Madrid ou Lisbonne, mais pas pour aller à Granville, Guéret ou Mâcon parce que la loi française interdit de desservir la France en autocar ?

Il ne faudrait pas enfin s'imaginer que le maintien sur voie ferrée des TER contribue en quoi que ce soit à la lutte contre l'effet de serre. C'est l'inverse. Le

fonctionnement des trains, la construction et l'entretien du matériel roulant, les réparations des voies et des gares sont sans doute l'occasion de beaucoup plus d'émissions que celles qui proviendraient de la circulation des autocars en cas de transfert sur route.

### *Les lignes interrégionales*

Il n'y a pas que les TER qui circulent à vide. C'est aussi le cas des trains de lignes transversales, dites interrégionales. Plus personne ne prend le train pour aller de Lyon à Bordeaux ou à Nantes, et les passagers qui les empruntent de bout en bout se comptent sur les doigts d'une ou de deux mains, selon les déclarations de la SNCF elle-même. Ces lignes d'une autre époque n'assurent plus que des trajets locaux pour ceux des habitants de province qui n'ont pas accès à une voiture, c'est-à-dire presque personne parmi les adultes. C'est pourquoi la SNCF demande à cor et à cri leur fermeture, car le déficit de ces trains fantômes se chiffre en centaines de millions d'euros annuels. Mais les gouvernements successifs ont toujours rejeté cette requête et préféré payer leur maintien aux frais du contribuable pour ne pas heurter les syndicats de cheminots. La notion de service public est alors mise en avant, comme si le gaspillage d'argent public était un service public !

Là aussi, l'autocar serait la solution évidente, comme c'est le cas dans les autres pays. Nous avons d'excellentes autoroutes. Pourquoi ne pas nous en servir ?

D'ailleurs, la première mission d'un service public, quel qu'il soit, ne devrait-elle pas être de ne pas grever de manière indue les finances publiques ? La remarque est tout aussi valable pour la plupart des marchandises.

### *Le fret ferroviaire*

Le succès du camion n'est pas dû non plus, comme on le dit parfois, aux subventions qu'il recevrait, alors que le fret ferroviaire devrait payer la totalité de ses coûts. C'est exactement l'inverse. Qui sait par exemple que le fuel utilisé par les locomotives diesel est détaxé, contrairement à celui des poids lourds ? Encore ne s'agit-il là que d'une goutte d'eau en regard du montant global des subventions dont bénéficie le transport des marchandises par fer.

Deux autres arguments souvent avancés en faveur d'un illusoire « rééquilibrage » du transport par le rail ne tiennent enfin guère la route, si l'on peut dire.

Le premier serait que le fret ferroviaire serait favorable à la lutte contre l'effet de serre en réduisant les émissions de gaz carbonique. L'existence même de

cette réduction est tout d'abord très discutable lorsque l'on tient compte des transports terminaux qu'implique le plus souvent le recours à la voie ferrée et de la nécessité de manœuvres de transbordement. Il faut aussi nous souvenir que nous appartenons à l'Europe où plus de la moitié de l'électricité provient de centrales thermiques fonctionnant au charbon ou au gaz naturel et donc lourdement émettrices de gaz à effet de serre.

Mais surtout, l'éventuelle diminution des émissions de gaz à effet de serre serait obtenue à un prix prohibitif. Les wagons de marchandises parcourent en France environ deux milliards de kilomètres par an, c'est-à-dire qu'ils évitent un trafic routier équivalent, puisque la charge moyenne d'un wagon est proche de celle d'une semi-remorque. Comme un poids lourd nécessite en moyenne 30 litres aux 100 kilomètres, la consommation de carburant évitée s'élève au plus à 750 000 mètres cubes, qui rejetteraient dans l'atmosphère environ 22 millions de tonnes de gaz carbonique.

Autrement dit, si l'on admet une valeur de 20 euros par tonne de CO<sub>2</sub> épargnée comme le recommande l'Agence internationale de l'énergie, la somme maximale qu'il serait justifié de dépenser en faveur du fret ferroviaire serait inférieure à 50 millions d'euros. Il est inutile de dire que celle-ci est sans aucun rapport avec les coûts subis. Au cours de la seule année 2006, le déficit du fret ferroviaire s'est officiellement élevé à 900 millions d'euros. Ce montant n'a de surcroît guère de rapport avec la réalité, puisque le contribuable acquitte chaque année 12 milliards d'euros pour les chemins de fer, et que ceux-ci n'ont que deux activités : les voyageurs et les marchandises...

On peut à ce sujet noter que l'argument de la lutte contre l'effet de serre est tout aussi fallacieux lorsqu'on l'utilise pour justifier la création de nouvelles lignes à grande vitesse. La nouvelle ligne entre Paris et Strasbourg a coûté 4 milliards d'euros pour sa première phase. Or le trafic aérien entre les deux villes atteignait un million de passagers par an et émettait environ 100 000 tonnes de CO<sub>2</sub>. En estimant à nouveau à 20 euros le coût de chaque tonne épargnée, les gains à attendre de ce point de vue s'élèvent donc au plus à 2 millions d'euros par an, soit un deux millièmes de l'investissement. Encore ceci ne tient-il pas compte du fait que l'exploitation de la ligne sera déficitaire à hauteur de 100 millions par an selon les estimations de la SNCF, alors que les liaisons aériennes auxquelles Air France a été obligé de renoncer étaient bénéficiaires et ne coûtaient rien au contribuable. On comprend pourquoi les acteurs du transport aérien parlent de concurrence déloyale.

## *Un incroyable projet*

Certains projets atteignent à cet égard des sommets dans l'absurdité et sont d'authentiques injures au contribuable, comme les ouvrages ferroviaires gigantesques projetés entre Lyon et Turin.

Il faut savoir que le trafic de marchandises à travers nos Alpes du Nord *décroit* depuis une dizaine d'années du fait de l'ouverture progressive des frontières suisses aux camions transitant entre l'Italie et l'Allemagne, qui ne sont plus obligés de traverser la France. Les tunnels routiers du Mont-Blanc et du Fréjus ont vu ainsi passer en moyenne au total 4 000 poids lourds par jour en 2005 contre 4 300 en 1995. Et il y a toute chance pour que cette décroissance se poursuive encore, puisque la Suisse est en train de construire deux tunnels ferroviaires pour faciliter la traversée Nord-Sud de son territoire.

Il faut savoir aussi que la capacité cumulée des deux tunnels routiers franco-italiens et du tunnel ferroviaire du Mont-Cenis atteint 90 millions de tonnes par an, c'est-à-dire près de trois fois le volume actuel des échanges de marchandises entre les deux pays qui ne dépasse pas 35 millions de tonnes.

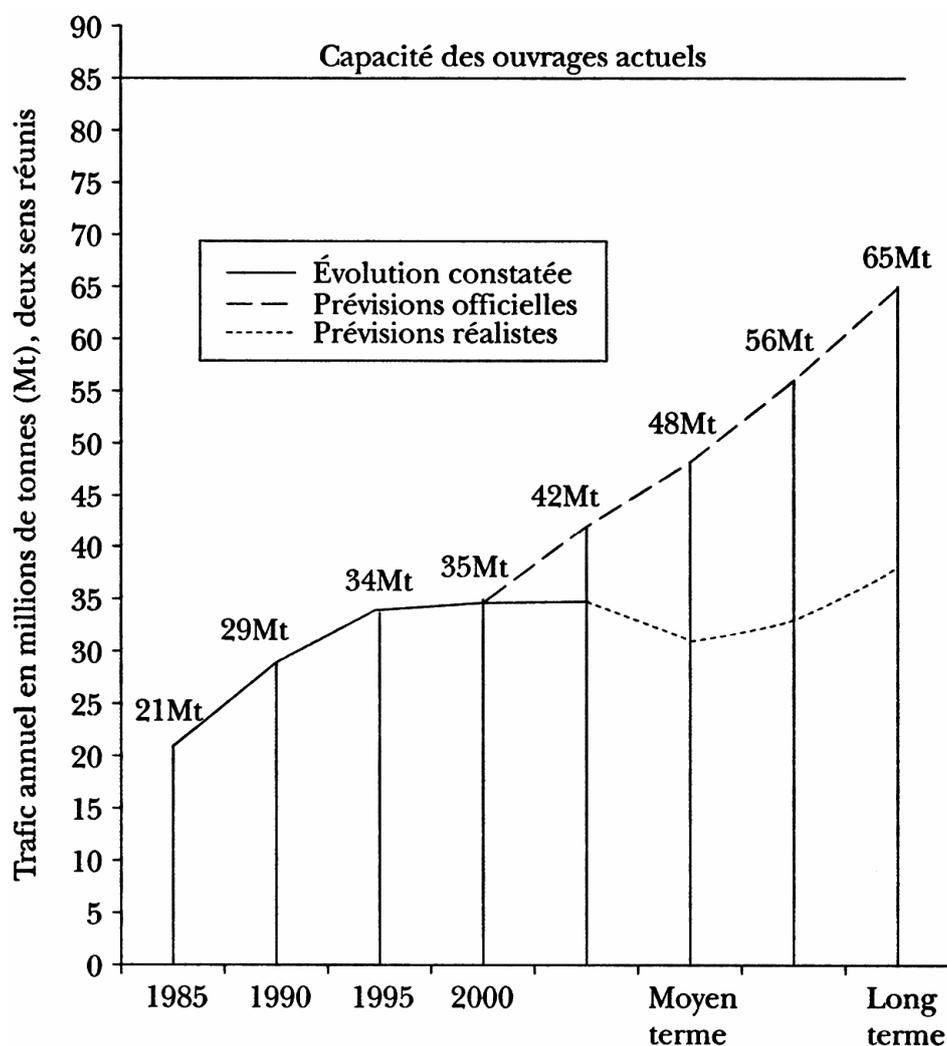
Il ne faut donc pas s'étonner qu'un rapport conjoint des deux plus hautes autorités administratives françaises compétentes, le conseil général des Ponts et Chaussées et l'inspection générale des Finances, ait conclu qu'il n'y avait aucun besoin d'un nouvel ouvrage et qu'il fallait mettre le projet de la liaison Lyon-Turin en « veille active », c'est-à-dire, en langage administratif... tout arrêter.

Il le faut d'autant plus qu'on ne voit pas comment, s'il était un jour construit, on pourrait obliger les camions à utiliser un tel projet ferroviaire avec ce que ceci suppose de manœuvres de transbordement et de pertes de temps et d'argent, alors qu'il existe deux ouvrages routiers que les règles européennes empêchent fort heureusement d'interdire à la circulation. Les Alpes ne sont pas la Manche que ne traverse aucun tunnel routier.

Il ne faut pas croire non plus que ce tunnel serait justifié par un quelconque trafic significatif de voyageurs. Ainsi que le déclare Francis Mer dans un récent ouvrage : « Les premières études avaient prévu 6 à 7 millions de voyageurs par an, chiffre supérieur à celui de l'Eurostar qui relie Paris et Londres ! Mais le trafic est proportionnel au produit des populations concernées, de telle sorte qu'il devrait être seize fois moins important qu'entre les capitales française et anglaise ! Même en imaginant qu'il ne soit que dix fois plus faible, cela donne un trafic annuel de cinquante mille voyageurs, soit l'équivalent d'un TGV par jour et par sens. Creuser un tunnel pour l'équivalent d'un TGV par jour relève en période de contrainte budgétaire forte du plus grand surréalisme.

Tableau 5

Évolution du trafic des marchandises  
à travers les Alpes françaises



*Ce projet gigantesque dont le coût est évalué à 15 milliards d'euros au minimum continue pourtant à être soutenu par les gouvernements français et italien au nom de la lutte contre l'effet de serre.*

« Mais le projet est devenu un problème politique. Lorsque j'étais à Bercy, j'ai tenté de l'enterrer, mais l'Élysée et Matignon ont protesté : "Et les relations franco-italiennes alors ?" D'autant que la Commission européenne, intoxiquée elle aussi par les écologistes et les cheminots, soutient le projet qu'elle prévoit de financer à 20 %<sup>1</sup>. »

Il s'agit donc d'un projet aussi absurde qu'inutile, dont le coût est estimé à la somme invraisemblable de 15 milliards d'euros au minimum. Ce constat sans appel ne nous empêche pas de continuer à dépenser en pure perte chaque année des centaines de millions d'euros pour percer des galeries de reconnaissan-

<sup>1</sup> Francis Mer, *Vous., les candidats*, Albin Michel, 2007.

ce dont on pourrait dire en plaisantant, s'il ne s'agissait pas de l'argent du contribuable, que le seul intérêt est de continuer à amuser la galerie pour ne pas vouloir reconnaître que le projet de tunnel entre Lyon et Turin est inutile et n'aurait aucune influence perceptible sur les échanges entre la France et l'Italie qui se déroulent très bien sans lui, ni évidemment sur la lutte contre l'accroissement de l'effet de serre. En admettant que la moitié du trafic transalpin l'emprunte sur 200 kilomètres, la réduction des émissions n'excéderait pas 125 000 tonnes de gaz carbonique par an, soit 1 minute 15 secondes de l'ensemble des rejets mondiaux.

### *Un transfert impossible*

On s'imagine enfin, et c'est peut-être la raison majeure de la faveur dont jouit dans l'opinion le transport des marchandises par voie ferrée, que le développement du fret ferroviaire diminuerait massivement la circulation des poids lourds sur les autoroutes, laissant celles-ci à l'usage des automobilistes. Plus de 90 % des Français souhaitent en effet que les marchandises soient acheminées par le fer et non par la route<sup>1</sup>.

L'idée est séduisante, mais irréaliste. Chaque année, camions et camionnettes parcourent sur nos routes et autoroutes 130 milliards de kilomètres et les voitures 440, pour un total de la circulation routière de l'ordre de 570 milliards de kilomètres parcourus. Pour leur part, les parcours des wagons de marchandises n'excèdent pas 2 milliards de kilomètres par an. La conclusion s'impose : même si le fret ferroviaire doublait, ce qui est physiquement et financièrement impossible puisqu'il ne cesse de diminuer malgré les subventions abyssales dont il bénéficie, l'impact sur la circulation routière serait imperceptible.

Il est d'ailleurs de plus en plus rare de voir circuler des trains de marchandises. Leur nombre est très limité : quelques centaines par jour pour l'ensemble du territoire national, dont un bon tiers à vide. Lorsqu'on voit passer par hasard un train de 15 ou 20 wagons sur une voie ferrée parallèle à une autoroute, la réaction qui vient à l'esprit est spontanément positive, avec la satisfaction de penser que celle-ci est ainsi soulagée d'une part notable de son trafic. Mais cette réaction est trompeuse. Sur les grandes autoroutes qui structurent notre territoire (A1, A6, A7, A9...), le trafic des poids lourds atteint ou excède 15 000 véhicules par jour ouvrable, soit 10 par minute en moyenne, et beaucoup plus par moments.

Un train complet correspond donc à deux ou trois minutes de trafic autoroutier tout au plus ! Contrairement aux apparences, *c'est l'autoroute qui assure aujourd'hui le transport de masse, et non la voie ferrée dont la capacité est bien plus faible*. Il

---

<sup>1</sup> Sondage Ipsos/FFAC, 1<sup>er</sup> juillet 2002.

est en conséquence impossible de soulager la route avec le rail, car les ordres de grandeur ne le permettent pas. Seul le fait que les camions ne soient pas accrochés les uns aux autres donne à croire le contraire.

Face aux potentialités du transport routier, il ne faut donc pas s'étonner de la chute constante du fret ferroviaire, encore passé en cinq ans de 55 millions de tonnes-kilomètres en 2000 à 41 millions en 2005 (- 25 %), ce qui n'a pas empêché en 2004 la SNCF de commander 400 locomotives spécialisées qui ne serviront pratiquement à rien, pour un montant de plus d'un milliard d'euros, aux frais du contribuable. Boucs émissaires, les directeurs de fret se succèdent à la SNCF sans rien pouvoir y changer.

Qu'on le veuille ou non, le fret ferroviaire a pratiquement disparu du paysage de nos transports, avec un chiffre d'affaires quarante fois plus faible que celui du transport routier de marchandises, et ce n'est pas l'ouverture à la concurrence qui pourra changer quoi que ce soit de significatif à la situation. Lorsqu'il n'y a pas de marché, rien ne peut le créer.

### *Le ferroutage, fausse bonne idée*

Pour tenter de sauver le fret ferroviaire, il est enfin souvent suggéré de recourir au ferroutage, ou « transport combiné », c'est-à-dire de faire monter sur des trains soit des remorques routières, soit des containers acheminés par camion jusqu'à une gare de départ. Mais les distances sont trop courtes en Europe pour que ce type d'acheminement des marchandises puisse être compétitif, d'autant plus que le gabarit des ponts et des tunnels ferroviaires n'est pas suffisant pour laisser passer la plupart des trains lorsqu'ils transportent des camions entiers.

Le transport combiné est en effet nécessairement coûteux et compliqué. Il faut un premier camion pour accéder à la gare de départ, puis un transbordement, puis un train, puis un deuxième transbordement, puis un deuxième camion pour se rendre à la destination finale. Comme l'a déclaré il y a quelques années le directeur du fret de la SNCF : « Dans le cas du transport combiné, à la partie ferroviaire s'ajoutent les coûts de transbordement et ceux des dessertes routières : par rapport à un prix de concurrence de la route de 100, le montant revenant à la prestation ferroviaire ne peut alors être que de 40. Les quelques kilomètres routiers à effectuer absorbent en effet entre 20 et 25 % à chaque extrémité, auxquels il faut ajouter 5 % pour les manutentions à chacune des deux gares. Autrement dit, *ce qui tue le combiné*, ce n'est pas du tout la prestation ferroviaire, mais les dessertes terminales routières, qui sont extrêmement coûteuses<sup>1</sup>. »

---

<sup>1</sup> Assemblée nationale, commission d'enquête sur la SNCF, 9 février 1994.

Autrement dit, pourquoi faire simple quand on peut faire compliqué ? La SNCF elle-même reconnaît que le ferroutage est par nature voué à l'échec dans les conditions qui règnent en Europe. Il ne faut donc pas s'étonner que, malgré toutes les subventions dépensées en vain, le transport combiné ait régressé de 30 % entre 2000 et 2004, passant dans notre pays de 1 000 000 à 700 000 envois. Il s'agit donc là d'une autre « fausse bonne idée », même si elle est à nouveau plébiscitée par la quasi-totalité de nos concitoyens.

Les ordres de grandeur sont tels qu'un éventuel développement du transport combiné n'aurait d'ailleurs aucun effet visible sur le trafic routier. On vient ainsi d'annoncer à grand renfort de publicité une liaison entre Perpignan et Luxembourg dont le trafic pourrait atteindre 25 000 semi-remorques au prix d'investissements publics substantiels. Mais il s'agit de 25 000 containers *par an*, alors que le trafic de l'autoroute A 7 dans la vallée du Rhône qu'elle serait censée soulager approche 20 000 poids lourds *par jour* ouvrable. Pourquoi alors dépenser l'argent du contribuable qui a dû, au travers de RFF, payer plusieurs dizaines de millions d'euros pour soutenir ce projet ?

Qu'il s'agisse des marchandises ou des personnes, il faut en définitive se rendre à l'évidence : les modes de transport ne sont pas des vases communicants et les usagers ont choisi les plus performants, dans leur intérêt et dans celui de la collectivité. L'immense majorité de nos besoins de transports terrestres est aujourd'hui satisfaite par les véhicules routiers. Pour les transports à longue distance, avions et bateaux sont irremplaçables. Ce résultat est le fruit des choix des usagers. Il ne résulte en rien de la politique des pouvoirs publics qui n'ont toujours pas compris que l'économie de marché veut que, sauf rares exceptions, les choix des usagers soient fondés et correspondent à l'intérêt général.

### *La politique de transport des pouvoirs publics*

Avec une constance qui confine à l'obstination, les pouvoirs publics cherchent donc depuis des décennies et sans le moindre succès à s'opposer aux choix des usagers. Inchangée quels que soient les gouvernements, cette politique illusoire et antilibérale a englouti et continue d'engloutir des montagnes d'argent public et est ruineuse pour le pays.

Quelques chiffres permettent de mesurer l'ampleur du désastre. Les recettes que la SNCF perçoit directement auprès de ses clients s'élèvent annuellement à moins de 8 milliards d'euros, dont 6,5 pour les voyageurs et 1,4 pour le fret, auxquels il faut ajouter 1 milliard pour les activités annexes. En regard, les dépenses consacrées chaque année par la nation aux chemins de fer se montent à plus de 20 milliards d'euros, dont plus de 13 milliards au titre des charges d'ex-

exploitation, 4,5 à celui des investissements et 2,5 pour les frais financiers qui subsistent malgré les versements considérables effectués chaque année par l'État pour alléger la dette abyssale des chemins de fer.

Il n'y a pas besoin de grands calculs pour constater que la charge pour les finances publiques, c'est-à-dire pour le contribuable, est de l'ordre de 12 milliards d'euros. De surcroît, elle ne cesse d'augmenter à vive allure<sup>1</sup>.

### *Des effectifs pléthoriques*

Les seuls salaires et charges de la SNCF excèdent déjà 8 milliards et sont donc supérieurs aux recettes du trafic ! Il faut dire que l'évolution des effectifs de la SNCF ne manque pas de surprendre, et que la comparaison avec les autres pays européens est accablante. Ceux-ci ont compris que la première action à conduire pour réduire le gouffre financier de leurs chemins de fer était d'agir sur la masse salariale. Au cours des douze dernières années, l'Allemagne a réduit ses effectifs ferroviaires de 481 000 à 214 000 et une nouvelle diminution de 50 000 est en cours ; l'Italie est passée de 200 000 à 97 000 ; l'Espagne de 49 000 à 30 000 ; la Grande-Bretagne de 135 000 à 75 000. En moyenne, la chute des effectifs ferroviaires européens a été de moitié. Les réseaux étrangers ont ajusté autant que faire se pouvait leurs ressources humaines à la réalité des tâches à accomplir et à la dimension du marché ferroviaire. Non seulement ils ont pratiquement cessé tout recrutement et mis à profit les départs à la retraite, mais ils ont le plus souvent encouragé vigoureusement et avec succès les départs volontaires. *Nous avons fait exactement l'inverse.*

Nous avons continué à recruter massivement, un peu moins lors des années 1990 à 1996, hors de toute raison au cours des années 1997 à 2002 avec un rythme annuel moyen de 8 000 embauches qui a permis à Jean-Claude Gayssot, ministre des Transports du gouvernement Jospin, d'annoncer lorsqu'il a quitté ses fonctions qu'il était fier d'avoir fait recruter 40 000 cheminots dont 3 000 cadres, que devront payer les contribuables pendant des décennies. Depuis lors, les embauches ont continué à un rythme soutenu. La simple mise en parallèle avec ce qu'ont fait nos voisins montre que si nous avions procédé comme eux, la SNCF compterait aujourd'hui aux alentours de 100 000 cheminots tout au plus, soit 70 000 de moins qu'à l'heure actuelle.

Tel est le constat de l'incroyable dérive qui a été la nôtre, et qui est d'autant plus étonnante qu'elle concerne tout autant l'évolution des investissements. En quatre ans, de 2000 à 2004, ceux-ci ont presque doublé, passant de 2,54 à 4,3 milliards d'euros, niveau surréaliste quand on le met en parallèle avec un chif-

---

<sup>1</sup> URF (Union routière de France), Statistiques du transport en France, 2006 (Internet).

fre d'affaires de l'ordre de 8 milliards et qu'on le compare à ce que nous dépensons pour les autres investissements publics. Et RFF prévoit d'accroître encore fortement ces sommes, pour réaliser 10 nouvelles lignes à grande vitesse dont aucune n'est rentable, au prix de dépenses annuelles supérieures à 4 milliards d'euros. Au total, 2 800 kilomètres sont annoncés, qui permettront aux usagers des chemins de fer, qui appartiennent en majorité aux classes aisées, de gagner quelques dizaines de minutes. Il faut ajouter que ces projets n'apporteront aucune recette nouvelle significative. La plupart engendreront même des dépenses d'exploitation nouvelles, et des déficits supplémentaires.

Quelle est l'entreprise qui, ne couvrant pas la moitié de ses coûts, investirait allégrement des sommes aussi exorbitantes et accélérerait encore le rythme de ses investissements sans la moindre perspective de retour et aux frais du seul contribuable, alors même que le chemin de fer assure aujourd'hui moins du vingtième des transports du pays ?

### *Un gaspillage à l'échelle nationale*

Pour illustrer les errements en cours dans le domaine des investissements, des dizaines d'exemples de gaspillage des deniers publics peuvent être cités. C'est ainsi que la voie ferrée Niort-La Rochelle fait l'objet de travaux d'un coût de 116 millions d'euros, dont le contribuable national acquitte l'essentiel par le canal de l'entreprise publique Réseau ferré de France (RFF) qui a désormais en charge l'infrastructure ferroviaire. En portant la vitesse maximale de 140 à 220 kilomètres à l'heure, le but est de permettre au TGV Paris-la Rochelle de gagner 7 minutes sur son parcours, ce qui n'amènera pas un touriste de plus dans la belle cité charentaise, ni un euro de recette supplémentaire à la SNCF<sup>1</sup>. Lorsqu'on connaît l'ampleur des besoins qui existent dans de multiples autres domaines, on demeure confondu. C'est ainsi que nos universités crient misère. Certaines n'ont même pas assez d'argent pour se chauffer décemment, et la première d'entre elles figure au 65<sup>e</sup> rang du classement mondial. Celle de La Rochelle elle-même n'a pas le minimum requis pour œuvrer correctement. Son budget de fonctionnement n'excède pas 3 millions d'euros hors charges salariales pour 7 000 étudiants, et les seuls travaux cités ci-dessus permettraient de le doubler pendant près de 40 ans<sup>2</sup>. Dans un autre domaine, l'état de nos prisons est une honte nationale dénoncée par toutes les enquêtes et tous les organismes internationaux, et il n'y a pas eu jusqu'à présent d'argent pour y remédier...

---

<sup>1</sup> *Rail et transports*, n° 316, 28 janvier 2004.

<sup>2</sup> *Le Monde*, 24 janvier 2004.

116 millions d'euros, c'est aussi le budget annuel de la Direction nationale de la sécurité routière, qui dépend pourtant du même ministère que la SNCF. Des milliers de kilomètres de routes nationales sont encore dépourvus des équipements indispensables que constituent les glissières de sécurité, avec pour conséquence des dizaines de morts inutiles chaque année. Neuf millions seulement y ont été consacrés dans le budget 2005. Manifestement, l'argent public n'a pas la même valeur dans le secteur du chemin de fer qu'ailleurs, et ce qu'il faut bien appeler gaspillage y est considéré comme normal.

La liaison avec La Rochelle n'est pas seule en cause. On peut aussi citer les 135 millions dépensés pour que les voyageurs à destination de Saint-Malo n'aient pas à changer de train à Rennes et gagnent quelques minutes, les 107 millions en cours de travaux pour électrifier la ligne Tours-Vierzon dont le trafic est pratiquement inexistant, qu'il s'agisse des voyageurs ou des marchandises. Tout se passe comme si, dans le domaine des transports ferrés, l'argent public n'avait pas la même valeur qu'ailleurs, et qu'un euro n'y vaille pas un euro.

Lorsqu'un pays dépense de l'argent pour des choses qui ne servent à rien, il ne faut pas s'étonner qu'il n'en ait pas pour ce qui est nécessaire, ce qui conduit à une interrogation d'ordre plus général. A la question « Qui est en charge de la cohérence des dépenses publiques au sein du monde politique et administratif ? », il faut malheureusement répondre jusqu'à présent : « Personne. » Sinon, qui pourrait expliquer de telles aberrations ?

### *Un mensonge d'Etat*

Le plus choquant est enfin le maquillage des comptes. Si les dépenses en faveur des chemins de fer étaient faites dans la clarté, après des débats démocratiques, il n'y aurait rien à dire. Mais tout est fait pour qu'il n'en soit rien et que personne ne sache ce qui se passe, ce qui conduit à poser une simple question : comment la SNCF, dont l'activité coûte chaque année 12 milliards d'euros au contribuable, peut-elle *afficher des bénéfices* ?

La réponse est simple et, compte tenu de l'ampleur des sommes en cause, le terme de « mensonge d'Etat » est le seul qui convienne. Les chiffres affichés par l'entreprise sont entièrement artificiels et n'ont aucun sens. Ils découlent du fait que l'Etat, avec le concours d'autres collectivités publiques qu'il a entraînées dans la dépense, a adopté au cours des ans une série de dispositions destinées à travestir la réalité, faisant preuve en l'occurrence d'une imagination qu'on aimerait lui voir utiliser à meilleur escient.

Le gouffre qui sépare les dépenses en faveur des chemins de fer des recettes est masqué sous les intitulés les plus divers : compensations tarifaires, concours

liés aux transports régionaux, subventions pour le transport combiné, service d'amortissement de la dette, subventions d'investissement, contribution aux charges d'infrastructures, taxe d'aménagement du territoire, versement transport, participation des régions, couverture du déficit résiduel, et beaucoup d'autres encore.

L'un des avatars les plus récents et les plus graves de cette longue liste a été la création en 1997 d'un deuxième établissement public aux côtés de la SNCF : le Réseau ferré de France (RFF). RFF a eu pour vocation de prendre en charge d'une part les infrastructures, d'autre part l'essentiel de l'endettement passé de la SNCF qui était notamment dû aux investissements réalisés en faveur du TGV. En compensation, il était censé percevoir une redevance d'exploitation du réseau auprès de la SNCF. En fait, le dispositif a été totalement dévoyé et RFF verse à la SNCF au titre de l'entretien du réseau plus que l'argent qu'il perçoit au titre des redevances d'exploitation !

En 2005, RFF a bien reçu de la SNCF 2,29 milliards d'euros, mais lui en a versé 3,52. Non seulement RFF a repris à sa charge la majorité de l'endettement de la SNCF, mais, aussi étonnant que cela puisse paraître, ce propriétaire donne de l'argent à son locataire.

En résumé, *la SNCF qualifie de « recettes » les subventions multiples qu'elle reçoit par les canaux les plus divers, ce qui lui permet d'afficher des comptes bénéficiaires alors que le contribuable paye sans le savoir de plus en plus chaque année.* Si l'on s'intéresse par exemple aux TER, on constate qu'ils figurent dans les comptes de la SNCF avec un solde *positif* de plusieurs dizaines de millions d'euros par an, alors qu'ils coûtent plus de 3 milliards aux finances publiques, comme en témoignent les budgets des régions.

Dans de telles conditions, les comptes de la SNCF n'ont aucun sens, et il est possible d'afficher n'importe quel résultat. Ceci n'empêche pas toute la presse française d'avoir loué l'entreprise pour le « redressement de ses comptes », qui n'est que la traduction de la capacité de ses dirigeants et de ses ministres de tutelle à avoir obtenu le plus d'argent possible de nos finances publiques.

La désinformation atteint des proportions insoupçonnées quand la SNCF publie dans toute la presse aux frais du contribuable des placards affirmant par exemple que « pour la troisième années consécutive, la SNCF obtient des résultats positifs, signe d'un grand groupe public bien géré et dynamique [*sic*] ».

Certains font d'ailleurs preuve d'une souplesse intellectuelle surprenante. Après avoir recruté sans justification réelle 60 000 cheminots aux frais du contribuable alors qu'il présidait la SNCF, la première décision de Louis Gallois, nommé à la tête d'EADS, fut d'arrêter les embauches et de contraindre les entreprises du secteur aéronautique à réduire drastiquement leurs effectifs pour

équilibrer leurs comptes. Ce qui était justifié pour le transport ferré ne l'était manifestement pas pour le transport aérien...

Travestir autant la vérité ne serait pas toléré dans un pays du tiers-monde, et la communauté internationale l'obligerait à y renoncer, car les conséquences de telles pratiques sont très graves. Celles-ci conduiraient d'ailleurs des responsables d'entreprises privées devant les tribunaux. A partir du moment où les comptes n'ont aucun rapport avec la réalité et où l'État comble aveuglément les déficits, rien ne s'oppose à l'accroissement indéfini des dépenses, qu'il s'agisse de recruter chaque année des milliers d'agents que ne viendra jamais payer aucune recette ou de procéder aux investissements les plus indéfendables. Le comble est atteint lorsque les syndicats demandent logiquement que leur soit attribuée une juste part des « bénéfiques » !

Il ne faut pas s'étonner non plus que, dans de telles conditions, l'opinion française ait une vision éminemment positive des entreprises publiques et soit en conséquence réticente à l'égard de l'entreprise privée.

Cette spécificité nationale est illustrée par les étonnants résultats d'un sondage réalisé en 2004 par l'Institut Ipsos<sup>1</sup>. La question posée était la suivante : « Certains disent que l'entreprise privée est plus efficace que l'entreprise publique. Êtes-vous d'accord ? » Seules 54 % des personnes interrogées ont déclaré être d'accord avec la proposition, 46 % étant d'un avis contraire. Autrement dit, les Français sont partagés pour moitié. Encore, parmi les 54 % qui ont exprimé une opinion favorable à l'efficacité de l'entreprise privée, seuls 24 % étaient-ils « tout à fait d'accord ». Moins d'un Français sur quatre est vraiment convaincu que l'entreprise privée, c'est-à-dire soumise à la concurrence, est plus efficace que l'entreprise publique, qui ne l'est généralement pas.

Il s'agit là d'un résultat qui stupéfierait tous les étrangers qui savent que, chaque fois qu'on ouvre à la concurrence une activité exercée par une entité qui en est abritée, les gains de productivité sont considérables. Si un institut de sondage avait un jour la curiosité de poser la question au niveau mondial, il constaterait sans aucun doute que, dans tous les pays sauf le nôtre, la proportion de ceux qui estiment que l'entreprise privée est plus efficace que l'entreprise publique est proche de 100 %.

Deux causes se conjuguent pour expliquer la relation d'amour des Français avec leurs entreprises publiques.

Techniquement, celles-ci sont d'abord presque toujours mieux gérées que leurs homologues étrangères. Dotées par tradition d'ingénieurs de haut niveau dont beaucoup sont issus des meilleures écoles, elles assurent, tout au moins sur le plan technique, une qualité de service souvent élevée. A l'étranger, chacun

---

<sup>1</sup> Sondage Ipsos/FFAC, juin 2004.

sait que ce qui est public ne fonctionne pas ou fonctionne mal. Ce n'est pas toujours le cas en France, loin de là.

Mais il est une autre cause qui explique les étonnants résultats du sondage cité ci-dessus. Nos compatriotes ignorent que ces succès techniques sont le plus souvent obtenus au prix de surcoûts financiers qui tournent au désastre. Ces derniers sont inconnus des Français, car tout est fait pour les leur cacher. Le mensonge est la règle, du fait des efforts conjugués des technocrates de l'État et des entreprises publiques d'une part, et des organisations syndicales de l'autre. Les unes et les autres œuvrent pour désinformer et masquer la réalité, au mépris des principes fondamentaux qui devraient être ceux d'une démocratie digne de ce nom. La première déclaration des Droits de l'homme ne stipule-t-elle pas que « les citoyens ont le droit de constater, par eux-mêmes ou par leurs représentants, la nécessité de la contribution publique et d'en suivre l'emploi » ? Rien n'illustre mieux l'étendue de ces mensonges que l'incroyable situation de nos transports ferrés et publics.

### *Des trains fantômes*

La vérité, c'est que trois des cinq activités de la SNCF ont pratiquement cessé d'exister en regard de ce qu'elles coûtent. Alors qu'il mobilise des dizaines de milliers d'agents, le fret ferroviaire ne joue plus qu'un rôle symbolique dans la satisfaction de nos besoins de transport de marchandises. Sauf sur quelques liaisons, son trafic est dérisoire et il ne survit que sous perfusion permanente et massive d'argent public. La situation se présente de manière similaire pour les TER qui, à l'exception d'un nombre restreint des lignes au voisinage des grandes métropoles, sont manifestement du ressort de l'autocar et non du train. Il faut ajouter à cette énumération des marchés disparus les liaisons transversales du réseau grandes lignes, comme le reconnaît elle-même la SNCF qui en demande la suppression, car elles n'ont pratiquement plus de voyageurs. A elles trois, ces activités dont les recettes sont marginales en regard des coûts occupent plus de la moitié des cheminots.

Les deux activités indiscutables restantes, que personne ne songe à remettre en cause, *c'est-à-dire les TGV et le réseau ferré de l'Île-de-France, pourraient fonctionner avec moins de la moitié des effectifs actuels de la SNCF.*

Il s'agit d'un gigantesque gaspillage, que seul explique le manque de courage de nos responsables politiques qui, par crainte des syndicats, n'ont jamais dit la vérité sur les comptes de nos chemins de fer et entretiennent l'opinion publique et les cheminots dans des illusions qui ne peuvent qu'entraîner incompréhension et accroissement indéfini de dépenses inutiles.

Comme le concluait dans son ouvrage déjà cité Francis Mer, à l'issue de son expérience de ministre des Finances : « La SNCF est un des exemples les plus concrets et les plus parlants des gaspillages effectués en large connaissance de cause, par pure inconséquence politique... Mais les politiques ne veulent pas remettre en cause les choix budgétaires fous, car ils ont réussi à convaincre l'opinion, en lui cachant la vérité, que ces options étaient les bonnes... Cela arrange bien les trois catégories qui ont conclu une alliance objective tacite : les cheminots, les écolos et les élus locaux. » Il devrait pourtant y avoir plus de gloire à épargner l'argent du contribuable qu'à multiplier les dépenses injustifiées.

## CHAPITRE XI

# Nos villes paralysées

Il n'est guère de visiteur étranger qui ne soit aujourd'hui ébloui par la Chine. Lorsqu'il se trouve à Shanghai sur la promenade historique du Bund, il voit en face de lui, de l'autre côté du fleuve Huangpu, l'un des plus beaux panoramas du monde. Là où il n'y avait rien il y a dix ans, c'est Manhattan, en plus grand et en plus beau. À perte de vue, ce sont des immeubles de plus 200 mètres de haut, et parfois de près de 500. On dit qu'il y avait la moitié des grues du monde à Shanghai. On veut bien le croire lorsqu'on découvre ce quartier nouveau, du nom de Pudong, surgi des rizières comme par un coup de baguette magique. Des architectes français lui ont d'ailleurs apporté une contribution déterminante, puisque c'est le quartier de La Défense qui l'inspira au départ et l'avenue des Champs-Élysées qui servit de modèle à son axe majeur, la « Century Avenue ». C'est aussi un architecte français, Paul Andreu, qui a construit à Pékin l'Opéra national destiné à devenir un symbole de la ville, comme la Tour Eiffel est celui de Paris. Shanghai n'est donc pas une exception, et la Chine est un immense chantier, avec une dizaine de villes approchant où excédant dix millions d'habitants, dont nous ignorons jusqu'au nom pour la plupart.

### *La Chine communiste choisit... la route*

Mais cette frénésie ne concerne pas que les immeubles de grande hauteur que l'on trouve également par milliers à Beijing (Pékin), Guangdong (Canton), Wuhan, Xian et ailleurs. Ce que l'on ne sait pas en général, c'est que la Chine mène aujourd'hui le plus grand projet de génie civil de tous les temps auquel elle consacre chaque année plus de 2 % de son PIB. En 1988, elle comptait en tout et pour tout 18 kilomètres d'autoroute. En 1993, elle en recensait un peu plus d'un millier. Aujourd'hui, guère plus de dix ans plus tard, 50 000 kilomètres d'autoroutes sont en service, et le réseau quadrille désormais l'essentiel du pays du nord au sud et de l'est à l'ouest, désenclavant ainsi les régions les plus reculées de l'Empire du Milieu. Il suffit pour le constater de faire l'acquisition des cartes routières récentes de la Chine dont le seul défaut est de n'être

jamais à jour, car 5 000 nouveaux kilomètres d'autoroutes sont ouverts à la circulation chaque année. Et le programme est loin d'être terminé, puisque l'objectif officiel est de 85 000 kilomètres avec 9 itinéraires nord-sud et 18 est-ouest, dont on peut parier qu'ils seront réalisés d'ici une dizaine d'années. La Chine sera alors le premier pays autoroutier du monde, devant les États-Unis. Faut-il rappeler que notre pays, dont le produit intérieur brut était supérieur à celui de la Chine jusqu'à une date très récente, a mis près d'un demi-siècle pour se doter d'environ 12 000 kilomètres d'autoroutes, et qu'il fait très bonne figure en Europe ?

La desserte du nouveau port de Shanghai illustre à quel point la Chine a misé sur la route pour son développement. Confrontée à l'insuffisance de tirant d'eau de son port traditionnel du fleuve Bleu et à l'impossibilité de l'agrandir sur place, la ville de Shanghai a décidé d'en construire un nouveau au large, dans plusieurs îlots situés en eau profonde. Réalisé en deux ans, celui-ci est dorénavant relié à la côte par un pont de 32 kilomètres de long. L'exploit est évidemment étonnant. Mais ce qui est plus étonnant encore pour nous, c'est que ce pont supporte exclusivement une autoroute. Le nouveau port de Shanghai, dorénavant le plus grand du monde, n'est pas desservi par le fer, à l'époque où nous cherchons à coup de centaines de millions d'euros et sans aucun succès à faire en sorte que les marchandises qui arrivent dans nos ports, tels que Le Havre dont le trafic n'atteint pas le dixième de celui de Shanghai, en repartent en train.

Les prouesses techniques chinoises laissent d'autant plus sans voix que le programme ne concerne pas que les autoroutes interurbaines, les moins difficiles à réaliser. Pékin est en train de boucler sa sixième rocade autoroutière. Tout le territoire de la capitale chinoise est désormais quadrillé d'un gigantesque damier de voies rapides, puisque neuf autoroutes radiales s'ajoutent aux six autoroutes circulaires et que de gigantesques échangeurs à quatre niveaux les connectent partout entre elles, au grand bénéfice de l'efficacité économique de la capitale chinoise. Les relations entre les différents quartiers de la métropole ne requièrent plus que quelques dizaines de minutes si l'on met à part les encombrements des heures de pointe dans le quartier central d'où les vélos ont pratiquement disparu et où ils sont désormais remplacés par des flots ininterrompus de voitures.

A contrario, seules deux lignes de métro sont aujourd'hui en service à Pékin, même si d'autres sont en construction. Et la situation est la même dans toutes les grandes métropoles de l'Empire du Milieu où se déroulent de gigantesques chantiers autoroutiers, ce qui ne peut manquer d'interpeller le visiteur français.

Quelles sont les raisons d'une priorité aussi manifeste en faveur de la route de la part d'un pays qui avait le libre choix de sa politique de transport ?

Il n'y a là aucun mystère. Après analyse, les responsables chinois sont arrivés à la conclusion que la route était le mode de transport le plus performant et le plus apte à favoriser leur développement économique, en même temps qu'à propager celui-ci dans les provinces les plus reculées. Jamais le réseau ferré, même s'il avait bénéficié d'investissements aussi massifs, n'aurait pu faire face au rythme actuel d'expansion des échanges de marchandises. C'est leur transport par des millions de camions sur les autoroutes nouvellement construites qui a permis d'éviter au cours des années récentes le blocage d'une économie chinoise en quasi-surchauffe permanente. Le marché chinois des camions est d'ores et déjà le premier du monde, avant celui des États-Unis et de l'Europe. Est-il besoin d'ajouter que la construction de lignes de métro dans les zones urbaines, beaucoup plus coûteuse de surcroît que celle des autoroutes, n'aurait guère été d'une grande utilité pour le transport des marchandises indispensables au fonctionnement d'un pays qui n'est aujourd'hui qu'un vaste chantier ?

Le fait que ces autoroutes ne soient pas seulement interurbaines, mais quadrillent aussi le territoire des villes chinoises, appelle une autre réflexion. Manifestement, ce n'est pas seulement pour les camions qu'elles sont construites. Ce gigantesque réseau a été conçu avec l'idée sous-jacente que tous les Chinois auront un jour prochain, comme les habitants des pays déjà développés, accès à la voiture.

C'est bien ce qui se passe déjà dans les trois grandes villes riches, à Pékin, à Shanghai ou à Canton. Partie de rien, la Chine est devenue le deuxième marché automobile mondial, devançant en 2005 pour la première fois le Japon avec plus de 6 millions de véhicules vendus.

D'ici peu – cinq ans, dix ans ? –, elle aura dépassé les États-Unis. Et elle commence bien entendu à créer une industrie nationale, comme il fallait s'y attendre.

Certes, la Chine va maintenant se doter aussi d'un réseau ferré à grande capacité pour relier ses grandes villes. Mais celui-ci ne viendra qu'après les autoroutes. Ironie du sort, sa longueur n'excédera pas 25 000 kilomètres, ce qui correspond à peu de chose près à celle du réseau ferré emprunté par nos TER dont la plupart circulent pratiquement à vide.

### *Trois ans au lieu de vingt*

Qu'il me soit permis, pour conclure sur la Chine, de citer une anecdote personnelle. Ayant été invité en 2001 par la ville de Shanghai pour une expertise sur ses projets de transport, j'ai eu l'occasion d'expliquer au directeur général de ses services que la France était en voie de réaliser une première mondiale.

Nous allons en effet d'ici peu boucler l'autoroute A 86 à l'ouest de l'Île-de-France par un tunnel routier d'une conception très innovante puisqu'il comportera deux niveaux de circulation au lieu d'un, et que sa capacité sera donc double de celle d'un ouvrage traditionnel. Proposé pour la première fois en 1988, l'ouvrage sera partiellement mis en service en 2008, après d'innombrables péripéties juridiques. Mon interlocuteur chinois sembla fasciné par une telle perspective et me déclara qu'il n'en avait jamais entendu parler.

Rentré en France, j'oubliai cette conversation jusqu'au jour où je découvris au hasard de la lecture d'une revue technique que la ville de Shanghai venait d'inaugurer en novembre 2004 le premier tunnel routier à deux niveaux au monde. Là où il nous aura fallu près de vingt ans, trois avaient suffi. Ceux qui se rendent dans la capitale économique chinoise peuvent désormais traverser le Huangpu par le « Fuxing Road Tunnel » à deux niveaux, ce qui leur permettra d'imaginer comment se présentera le futur souterrain de l'A 86, qui aurait dû être une première mondiale et ne le sera pas.

La Chine n'est pas la seule à avoir vu que le transport par route était à la base du fonctionnement des économies modernes. Les nouveaux membres de l'Union européenne l'ont également compris, malgré les objurgations de la Commission de Bruxelles qui leur demande sans cesse de miser à grande échelle sur le transport ferré. Lorsqu'elle leur tient ce langage, la réponse des responsables concernés est toujours la même : « Vous avez bâti votre prospérité sur l'automobile, le camion, et la route. L'Europe de l'Ouest est désormais quadrillée de l'un des réseaux autoroutiers les plus denses du monde. Au nom de quoi voulez-vous nous interdire d'en faire autant ? » La Pologne est ainsi qualifiée à Bruxelles de « mauvais élève ». Au lieu de consacrer 50 % des investissements de transport à la voie ferrée comme le lui demande avec insistance la Commission, elle a décidé à juste titre de ne lui en accorder que 20 % au plus et de mettre au premier rang de ses priorités la construction des autoroutes qui lui font aujourd'hui cruellement défaut près de vingt ans après la chute du mur de Berlin !

### *L'exception européenne*

En Europe de l'Ouest, et tout particulièrement en France, c'est une autre vision des choses qui prévaut, notamment pour nos villes. Au nom de la défense de l'environnement, les responsables s'efforcent à très grands frais et en vain d'y susciter l'usage des transports publics. Quelques chiffres suffisent à dresser le tableau pour notre pays. Il faut rappeler tout d'abord que les transports publics n'assurent guère plus d'un déplacement quotidien sur dix en France, et que

c'est désormais l'automobile qui est le transport de masse, c'est-à-dire le transport social de notre époque.

La situation financière des transports en commun est fidèlement retranscrite chaque année dans les rapports parlementaires publiés à l'occasion du vote du budget<sup>1</sup>. On y apprend ainsi que, pour 2002 par exemple, le total des dépenses en leur faveur s'est élevé à 11 milliards d'euros dont les usagers ont acquitté précisément 2,7 milliards, soit moins du quart, laissant à la charge des contribuables plus de 8 milliards d'euros ! dont 5 milliards pour l'Île-de-France et 3,3 pour la province. Nous sommes le pays qui dépense le plus au monde pour ses transports en commun en regard de notre population.

### *Aux antipodes de la vérité des coûts*

La clientèle des transports en commun n'est pourtant pas ce qu'on pourrait imaginer. En province, il s'agit en grande partie de jeunes qui n'ont pas encore le permis de conduire et qui sont issus de tous les milieux, voire des plus aisés lorsqu'il s'agit d'étudiants. En Île-de-France, le métro, le RER et beaucoup d'autobus parisiens sont massivement fréquentés par les membres des catégories sociales moyennes ou supérieures, sans parler de nombreux touristes. Quant aux plus pauvres, ils se déplacent peu, quels que soient les tarifs pratiqués.

Est-il alors vraiment justifié de subventionner autant les transports en commun ? Avec les sommes en cause, il serait possible de faire tellement plus, si le but poursuivi était celui de la redistribution sociale. Le calcul est vite fait. Selon l'Insee<sup>2</sup>, l'Île-de-France recense 250 000 foyers qui disposent de moins de 900 euros par mois pour vivre. Les 5 milliards d'euros de contribution publique annuelle aux transports publics franciliens permettraient de verser à chacun de ces foyers, qui regroupent environ 500 000 personnes, 1 600 euros par mois au-delà des revenus dont ils disposent aujourd'hui, ce qui triplerait leurs ressources. Il est de bon ton de dénigrer la politique suivie de l'autre côté de la Manche où les tarifs des transports en commun sont beaucoup plus élevés, comme le constate avec étonnement le Parisien qui compare le prix du billet du « Tube » londonien – au minimum 3 £, c'est-à-dire 4 euros – et celui de son ticket de métro – à peine plus d'un euro s'il l'achète en carnet, et moins encore avec une Carte orange.

Mais sommes-nous certains d'avoir raison ? Certes, le réseau londonien est en partie vétuste, faute d'investissements suffisants dans le passé, et de ce point de vue la comparaison nous est incontestablement favorable, même si une politi-

---

<sup>1</sup> Avis de la commission des Affaires économiques du Sénat sur le projet de loi de Finances.

<sup>2</sup> « L'Île-de-France à la page », Insee, n° 228, octobre 2003.

que de modernisation vigoureuse est désormais engagée outre-Manche. Mais la question n'est pas là. Ce ne sont pas les dépenses d'investissement qui font l'essentiel de la différence. Le « Tube » couvre, et au-delà, la totalité de ses frais d'exploitation, alors que l'utilisateur francilien n'en acquitte qu'un tiers environ, et que la contribution publique doit assurer la majeure partie de la dépense. La situation est tout aussi déséquilibrée en province et parfois plus encore.

Peut-être y aurait-il un juste milieu à trouver entre ce que font nos voisins anglais et notre pratique nationale ? Que l'utilisateur, y compris l'habitant des quartiers aisés de Paris et le touriste étranger, ne paye pas tous les coûts, peut-être, mais le tiers, le quart, voire le cinquième ? Faut-il vraiment subventionner les riches ?

### *La fin des tramways : le busway*

Ne serait-il pas possible également de rechercher des solutions techniques moins coûteuses ? Beaucoup de villes se sont dotées récemment de tramways, qui ne présentent pas que des avantages même s'ils bénéficient le plus souvent de la faveur des habitants. Qu'ils soient sur fer ou sur pneus, les tramways sont beaucoup plus rigides que les autobus qu'ils remplacent, puisqu'ils ne peuvent quitter leurs rails, alors que plusieurs lignes d'autobus peuvent emprunter une même section de voie. Ils sont en outre très onéreux, qu'il s'agisse de l'infrastructure qu'il faut créer pour eux ou de leur matériel roulant de type ferroviaire, et il faut compter le plus souvent 300 millions d'euros ou plus pour une seule ligne, ce qui est considérable à l'échelle de la plupart des villes de province.

Pourtant, la création de lignes de tramway n'a jamais changé significativement la répartition entre les modes de transport, comme l'a constaté la ville qui a fait le plus d'efforts en leur faveur. Malgré la construction à très grands frais de trois lignes de tramways, la fréquentation des transports en commun n'a pas varié sensiblement à Nantes. Elle a même récemment diminué. De 1997 à 2002, selon l'enquête officielle la plus récente, la proportion des déplacements effectués en transports en commun a régressé de 14,2 % à 13,9 %, alors que celle de la voiture augmentait de 58,6 % à 61,6 % et plus encore en banlieue. C'est que l'accès au centre-ville est devenu si difficile pour les automobilistes, du fait des espaces réservés au tramway et des obstacles mis à l'usage de la voiture, que beaucoup d'habitants n'y vont plus guère. Ils vont faire leurs achats dans les commerces périphériques dont la politique de la mairie a bien involontairement fait la fortune le long de la rocade autoroutière qui ceinture la ville et qui est désormais l'axe majeur de transport de l'agglomération avec 400 000 usagers quotidiens contre moins de 100 000 pour le réseau des tramways qui a mobilisé depuis

deux décennies l'argent des contribuables nantais ! Nantes ne fait pas exception. Partout en France, les maires semblent avoir oublié que l'automobile assure en province plus de huit déplacements sur dix, et qu'il faudrait se fixer comme objectif général et prioritaire, si l'on veut améliorer la vie des habitants, de faciliter sa circulation plutôt que de la compliquer, même si des exceptions localisées peuvent être justifiées.

Mais Nantes doit être également citée pour une innovation particulièrement intéressante. Elle a en effet choisi pour sa quatrième ligne, inaugurée en novembre 2006, une solution technique qui part d'un constat simple. Puisque le tramway bénéficie d'une image positive dans l'opinion, pourquoi ne pas habiller des autobus articulés en tramways, qui rendraient un service équivalent tout en coûtant beaucoup moins cher puisqu'ils ne nécessiteraient ni la pose de rails ni celle de caténaires par ailleurs éminemment inesthétiques ? Au lieu du tramway, ce serait un « busway », dont le nombre d'éléments et la fréquence de passage seraient ajustés au trafic. L'idée peut paraître saugrenue, mais elle ne l'est pas. Les usagers qui empruntent aujourd'hui la quatrième ligne de Nantes croient qu'ils montent dans un tramway, mais il n'en est rien. Ils empruntent un busway, dont chacun peut retrouver la photo sur Internet. La différence la plus importante est d'ordre financier. À parcours égal, un busway écologique fonctionnant au gaz naturel coûte trois fois moins cher qu'un tramway classique, tout en étant beaucoup plus souple puisque ses véhicules peuvent, comme tout autobus, emprunter n'importe quelle rue parce qu'ils ne sont pas assujettis à des rails.

Il ne faut donc pas s'étonner que le maire de Toulon, Hubert Falco, ait déclaré à la fin de 2006 qu'il ne voyait pas pourquoi il lui faudrait payer trois fois plus cher pour un tramway classique que pour un busway ou BHNS (bus à haut niveau de service) qui ferait épargner à ses administrés 200 millions d'euros d'investissement inutile.

On ne peut que regretter que la Ville de Paris n'ait pas retenu cette solution pour la ligne qu'elle vient de mettre en service et qui a donc coûté inutilement très cher à ses contribuables.

Ceci n'empêche pas d'innombrables documents de plaider pour accroître encore les dépenses publiques en faveur des transports en commun parce qu'ils seraient plus « sociaux » que la voiture. Ces rapports sont tous convergents parce qu'inspirés par le groupe de pression que constituent les entreprises en charge des réseaux de transport public dont le poids est à la mesure des masses d'argent qu'elles reçoivent. Il suffit d'en lire un pour les connaître tous.

## *Un rapport révélateur*

Une illustration de la propension d'une grande partie de notre classe politique à tomber dans les pièges qui lui sont tendus est ainsi fournie par le *Rapport sur le financement des déplacements urbains* remis au Premier ministre à la fin de 2003 par Christian Philip, député UMP du Rhône, et qui fait désormais référence.

Contrairement à ce qu'on aurait pu attendre, ce document ne comporte tout d'abord, malgré son titre, aucune analyse de ce que sont aujourd'hui les déplacements urbains. Le fait que près de 90 % de ceux-ci qui sont motorisés soient assurés par l'automobile, contre 10 % par les transports publics, n'est pas même mentionné. Ne sont considérés comme « déplacements urbains » que ceux qui ont recours aux transports en commun, comme si les autres, c'est-à-dire la très grande majorité, n'existaient pas.

Le premier chapitre s'intitule « Pourquoi faut-il agir ? », mais on y chercherait en vain une quelconque analyse de l'évolution des déplacements urbains, ce qui aurait amené à constater que la clientèle des transports publics stagnait presque partout à un niveau très minoritaire quoi qu'on fasse.

Selon les auteurs du rapport, s'il faut agir d'urgence, c'est tout simplement parce qu'il n'y a pas assez d'argent pour satisfaire les besoins d'investissement exprimés par les responsables des transports publics de l'ensemble des agglomérations françaises. Ceux-ci, selon les scénarios, s'établissent à 9,5 ou 12,5 milliards d'euros par an, somme incroyable pour un secteur d'activité où les recettes perçues auprès des usagers s'établissent à 2,5. Il faudrait donc investir annuellement quatre fois le chiffre d'affaires ! La charge annuelle pour les contribuables, qui s'élève déjà à 8,3 milliards d'euros par an, exploitation comprise, passerait à plus de 15 milliards !

Dans ces conditions, il ne faut pas s'étonner des conclusions déposées. Celles-ci ne font que reproduire la litanie des requêtes qu'avancent année après année les multiples acteurs des transports publics, dans l'espoir toujours déçu d'enrayer la stagnation ou la décroissance de leur clientèle et de porter remède à une situation financière catastrophique.

Au nombre de trente et une, ces requêtes s'articulent autour de deux idées : dissuader l'usage de l'automobile, et dégager des ressources supplémentaires pour les transports en commun, c'est-à-dire accroître encore la charge pour le contribuable. Ce florilège aussi abondant qu'étonnant suggère notamment :

- la taxation des parkings des bureaux, des centres commerciaux, et même des supermarchés, mesure que la gauche elle-même n'aurait jamais osé envisager !
- la mise en place de politiques de stationnement dissuasives par la réduction du nombre de places disponibles ;
- l'accroissement des tarifs de stationnement sur la voirie et dans les parkings ;
- la cessation de la création de nouvelles voies routières et de nouveaux parkings ;
- l'accroissement général de ce que payent les usagers de l'automobile, supposés ne pas assumer le « juste coût » de celle-ci malgré les sommes qu'ils rapportent aux finances publiques ;
- l'octroi aux collectivités locales de la possibilité d'instaurer une « tarification des déplacements automobiles » ;
- la création d'une taxe à la vente des véhicules neufs et d'occasion ;
- la création d'une taxe sur les poids lourds.

Les ressources nouvelles ainsi dégagées iraient aux transports en commun, qui bénéficieraient en outre :

- d'un accroissement de la contribution des employeurs ;
- d'une priorité dans l'attribution des fonds structurels de l'État ;
- de l'affectation en Île-de-France du produit de centimes additionnels sur la TIPP, etc.

Face à ce réquisitoire qui illustre bien les orientations de nos pouvoirs publics, on demeure confondu. En somme, il faut dépenser toujours plus, sans que nul ne part le bien-fondé de la démarche ne fasse l'objet de la moindre interrogation. Il faut pénaliser et taxer ce que choisissent la grande masse de nos compatriotes, pour favoriser et financer ce qu'ils ne choisissent pas. Il faut s'opposer à leurs souhaits. Il ne faut surtout pas investir là où se situent les besoins, c'est-à-dire dans la route.

Ceux qui ont rédigé cette étude, comme beaucoup d'autres, sont coupés de la réalité de la vie quotidienne de leurs concitoyens. Ont-ils déjà fait leurs courses dans un supermarché ? Savent-ils ce que c'est que de ramener dans l'autobus, le tramway ou le métro les courses pour la famille, un pack de bouteilles d'eau minérale ou un baril de lessive, souvent avec des enfants de surcroît ? Ils n'ont pas compris que l'automobile était devenue le vrai transport social de notre époque, et que s'opposer à son usage par la plus grande masse, c'était avoir une singulière conception de la démocratie.

Les conséquences de cette politique officielle des transports sont particulièrement catastrophiques pour l'Île-de-France.

Le cas de la région capitale est pourtant simple à comprendre. Son desserrement géographique massif a été l'élément dominant du dernier demi-siècle. La population de Paris intra-muros a ainsi régressé de 2,8 à 2,2 millions d'habitants, pendant que celle de la petite couronne passait de 2,7 à 4,2 et que celle de la grande couronne explosait de 1,7 à 5 millions. Fort heureusement, les emplois ont connu une évolution parallèle, conformément aux orientations du remarquable schéma directeur de 1965 élaboré par Paul Delouvrier à la demande du général de Gaulle. Le nombre de postes de travail a ainsi régressé de 2 millions à 1,6 million à Paris, alors que celui de la petite couronne s'élevait de 1,6 à 1,8 million, et surtout que la grande couronne passait de 1 à 1,7 million d'emplois.

Les conséquences sur les déplacements quotidiens de ce double desserrement, qui s'est accompagné de celui des commerces, des administrations et des lieux de loisirs, ont été celles qu'on pouvait attendre : les trajets de banlieue à banlieue sont désormais massivement majoritaires au sein de la région, puisqu'ils s'élèvent à plus de 16 millions par jour, contre moins de 4 pour ceux qui relient la banlieue et Paris, et 3 pour ceux qui s'effectuent à Paris intra-muros, ces deux dernières catégories étant de surcroît en voie de diminution.

Un autre phénomène s'est également produit au cours du demi-siècle écoulé. Comme partout en France, la présence d'une ou de plusieurs voitures par foyer est devenue la règle. Seuls font partiellement exception ceux qui ont la chance de pouvoir habiter à Paris ou en banlieue très proche, et de bénéficier, aux frais du contribuable, de l'exceptionnel réseau de métro et d'autobus qui dessert la capitale, ce qui permet à certains d'entre eux de se passer de voiture. Encore s'agit-il pour beaucoup de personnes seules. Mais au total, la région recense près de 5 millions de voitures pour 11 millions d'habitants, et la présence de deux voitures ou plus par ménage est devenue la norme en grande couronne.

Il ne faut donc pas s'étonner que l'automobile soit désormais de très loin le mode de transport majoritaire au sein de l'Île-de-France, et qu'elle assure 15,5 millions de déplacements quotidiens contre 6,8 pour les transports en commun.

Il ne faut pas non plus s'étonner que le trafic de ces derniers, qui ne sont vraiment commodes que pour la desserte du centre de l'agglomération et l'accès à celui-ci, stagne, dans l'ensemble, obstinément depuis un demi-siècle, puisque leur fréquentation s'élevait déjà à 7,2 millions de passagers quotidiens en 1955, à une époque où celle de l'automobile ne dépassait pas 3 millions contre plus de 15 aujourd'hui.

En définitive, le choix des usagers en faveur d'un mode de transport ou d'un autre est avant tout géographique, et n'est en rien lié à leur appartenance sociale ou à leurs préférences personnelles.

Il suffit pour s'en convaincre de comparer deux des plus importantes zones d'activité de la banlieue francilienne. Sur les 150 000 personnes qui travaillent à La Défense, 85 % rejoignent leur emploi en transports en commun. À l'inverse, sur les 100 000 personnes qui travaillent sur l'aéroport Charles-de-Gaulle ou en son voisinage, 92 % ont recours à la voiture. Faudrait-il en déduire que ces derniers sont moins bons citoyens que les premiers parce qu'ils vont travailler en voiture ?

Pour accéder aux parties denses de l'agglomération, les transports en commun sont compétitifs et il faut encourager leur usage. Mais dans les zones à densité moyenne ou faible, seuls les transports individuels peuvent répondre aux besoins des habitants en leur permettant des temps de trajets acceptables, et jamais les transports en commun ne pourront être compétitifs.

Il en est ainsi surtout pour les déplacements périphériques. Certes, sur une carte, une voie ferrée ressemble à une autoroute. Mais c'est là une illusion. Lorsqu'on habite à 3 kilomètres d'une autoroute, on est sur l'autoroute. Il suffit de quelques minutes pour rejoindre l'un de ses échangeurs, et, à l'autre extrémité du déplacement, de quelques minutes à nouveau pour accéder au lieu de destination final. Ceci explique pourquoi les enquêtes de l'Insee mettent en évidence, pour ce type de déplacement, une étonnante durée moyenne de 20 minutes seulement en Île-de-France.

En revanche, lorsqu'on habite à 3 kilomètres d'une voie ferrée, il n'est possible de rejoindre l'une de ses gares qu'au prix d'un premier trajet qui doit être le plus souvent effectué en autobus, ou en voiture. De surcroît, il y a très peu de chances pour que la destination finale soit située sur une gare de la même ligne lorsque celle-ci est périphérique. Il faut alors donc envisager un autre trajet terminal, en autobus par exemple. Le trajet total demande alors beaucoup plus d'une heure.

Le choix est donc vite fait, et la conclusion s'impose d'elle-même : en dehors de la partie centrale de l'agglomération, la fréquentation des voies ferrées de rocade est par nature pratiquement inexistante. En d'autres termes, et comme partout ailleurs, les modes de transport ne sont pas des vases communicants.

C'est ce qu'a constaté la Banque mondiale dans un de ses rapports. Après avoir passé en revue toutes les grandes métropoles mondiales<sup>1</sup>, elle est arrivée à la conclusion que « nulle part au monde les voies ferrées de rocade ne sont performantes, les voyageurs étant trop dispersés ».

---

<sup>1</sup> Banque mondiale, *Les Transports urbains*, 1986.

L'Île-de-France vient d'en faire à nouveau la preuve aux frais de ses contribuables. Le 14 décembre 2004, la SNCF mettait en service à grand renfort de publicité le premier élément d'une grande « rocade ferroviaire régionale » en ouvrant à la circulation la voie ferrée Saint-Germain-en-Laye – Noisy-le-Roi pour un coût de 90 millions d'euros, après avoir électrifié la ligne et refait toutes les gares. Toutes les dix minutes, un train neuf de 400 places s'ébranle donc dorénavant. Mais, même aux heures de pointe, il est occupé par moins de dix passagers ! Il ne saurait être trop recommandé aux lecteurs de cet ouvrage qui le peuvent d'aller eux-mêmes à Saint-Germain-en-Laye pour assister au spectacle surréaliste de ces trains fantômes qui partent obstinément à vide aux frais du contribuable, pour un coût annuel d'exploitation supérieur à 10 millions d'euros par an.

On aurait pu croire que cette douloureuse leçon ait servi à quelque chose. Il n'en est rien. Le 15 novembre 2006, la Région présentait son projet de schéma directeur, document capital censé tracer son avenir. Celui-ci prévoit expressément une grande rocade ferroviaire prolongeant la ligne de Saint-Germain-en-Laye et destinée, si elle est un jour réalisée, à servir de référence mondiale de gaspillage des deniers publics.

C'est que le schéma préconisé est d'inspiration strictement idéologique et totalement déconnecté d'une quelconque analyse des besoins qui aurait montré qu'il était urgent pour l'avenir de la région d'investir là où se situait l'accroissement de la demande, c'est-à-dire de procéder à l'achèvement de son réseau autoroutier et à l'accroissement de sa capacité partout où c'était possible.

Mais les écologistes, dont l'appui est nécessaire pour permettre au président régional de conserver sa majorité, ont réussi à imposer leurs vues. C'est ainsi que la région capitale de la France se paralyse progressivement, au moment où les autres métropoles étrangères se dotent à vive allure des réseaux de transport indispensables à leur prospérité.

### *Un projet surréaliste*

Le schéma directeur approuvé en février 2007 par le conseil régional pousse ainsi l'absurdité à son paroxysme. Il ne compte pas moins de 82 projets de transport en commun dont la plupart sont aussi in finançables que dépourvus de justification. Certes, il énumère aussi des projets routiers, mais seulement pour indiquer qu'il les refuse, même si l'État les finance ! Parmi ceux-ci figurent notamment ceux qui permettraient de boucler, quarante ans après qu'elle a été prévue, l'autoroute de rocade « La Francilienne » indispensable à la vie économique et sociale de la grande couronne. La région s'est ainsi dotée d'un schéma

qui recense... les projets dont elle ne veut pas. Il s'agit là d'une première mondiale, révélatrice de ce qu'il faut bien appeler une pathologie caractérisée.

La vérité, c'est que, dans le domaine des transports publics, peu de projets sont justifiés compte tenu de la stabilité des trafics. A vrai dire, deux d'entre eux seulement s'imposeraient si l'approche des choses était rationnelle. Il s'agit en premier lieu du parachèvement du RER (réseau express régional) par le désenclavement de la gare Montparnasse, à l'image de ce qui a été fait il y a trente ans pour la plupart des autres gares parisiennes. La création d'un simple tunnel de quatre kilomètres entre la gare Montparnasse et le terminus actuel de la ligne E à la station souterraine « Haussmann-Saint-Lazare » bouleverserait les conditions de transport vers Paris de centaines de milliers d'habitants des banlieues est et ouest. Elle mettrait notamment Versailles à un quart d'heure et la ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines à vingt minutes des Champs-Élysées.

Le second projet ferré incontestable est celui de la liaison directe avec l'aéroport Charles-de-Gaulle qui est le seul au monde de sa dimension à ne pas disposer d'une communication commode avec son centre-ville. Encore faudrait-il que celle-ci aboutisse au centre des affaires, c'est-à-dire à Haussmann-Saint-Lazare et non à la gare de l'Est comme c'est actuellement prévu.

Mais, en dehors de ces deux projets et à de rares exceptions près, aucun ne paraît pouvoir résister à une analyse sérieuse. Il en est ainsi du mythe des liaisons de rocade. Avec la ligne qu'elle a mise en service à grands frais à Saint-Germain-en-Laye, la SNCF a apporté la preuve qu'elles ne peuvent avoir aucun trafic en grande banlieue.

Quant au projet de la RATP d'une ligne de rocade intermédiaire qui relierait les terminus de métro, ses promoteurs eux-mêmes estiment qu'elle ne soulagerait le trafic routier que de 200 000 déplacements en automobile par jour. Quand on sait que le nombre de ceux-ci excède 15 millions, il est clair qu'il ne serait guère judicieux de mobiliser les efforts financiers de la collectivité pendant plus d'une décennie pour un si piètre enjeu.

Ceci ne signifie pas qu'il n'y ait rien à faire en faveur des transports publics de l'Île-de-France, bien au contraire. Seuls ceux qui ne prennent pas quotidiennement les transports franciliens aux heures de pointe ignorent que leurs usagers voyagent bien souvent dans des conditions scandaleuses en ce début de XXI<sup>e</sup> siècle, qui s'apparentent à celles du bétail. Ils ignorent que, dès qu'il fait un peu chaud, la température atteint dans les voitures des sommets insupportables, que chacun est trempé de sueur, qu'il faut prendre une douche dès qu'on arrive chez soi, et que tout ceci est indécent. L'absence de matériel roulant climatisé est une véritable honte quand on compare l'Île-de-France à ce qui se passe dans les grandes métropoles asiatiques.

Or le renouvellement systématique du matériel roulant et encore moins sa climatisation ne figurent pas parmi les priorités des entreprises, qui préfèrent élaborer des projets d'infrastructure plus gratifiants à leurs yeux. Il devrait être interdit aux dirigeants de nos entreprises de transport public de disposer de voitures de fonction et de chauffeurs, et il devrait être obligatoire pour eux d'emprunter leurs réseaux aux heures de pointe. Leurs vues sur les priorités changeraient alors du tout au tout, et ils donneraient à coup sûr instruction immédiate à leurs services de procéder à la climatisation des matériels, quels que soient les obstacles techniques qui ne manqueraient pas d'être soulevés et de renouveler d'urgence si nécessaire celui-ci. C'est là tout simplement affaire de dignité.

Le renouvellement du matériel roulant permettrait incidemment de résoudre le problème de la desserte de La Défense, en accroissant la capacité horaire de la ligne A de plus de dix mille voyageurs à l'heure, alors qu'un éventuel prolongement de la ligne E la soulagerait de la moitié de ce chiffre et nécessiterait beaucoup plus de temps et d'argent.

La vérité enfin, c'est que près de trois quarts des déplacements motorisés d'Île-de-France empruntent désormais la route ainsi que tous les transports de marchandises, et que c'est là pour l'essentiel qu'il faudrait faire porter les efforts de création de capacités nouvelles de transport pour répondre aux besoins, notamment en accroissant sur place le dimensionnement de beaucoup d'autoroutes existantes.

### *Paris paralysé*

La situation est malheureusement la même à Paris intra-muros, puisque la même doctrine l'inspire.

Paris a eu la chance unique au monde d'hériter de son passé deux réseaux de transport de grande capacité aussi indispensables l'un que l'autre à son activité. Le premier est composé des boulevards et des avenues créées pour l'essentiel par Napoléon III et Haussmann pour quadriller son territoire. Le second est le réseau de métro urbain d'une densité exceptionnelle dont la construction a été rendue possible par la trame de la voirie haussmanienne, et qui fut ensuite complété par le RER « interconnecté » selon les plans que j'avais fait adopter au début des années soixante-dix<sup>1</sup>.

Ces deux systèmes de transport jouent des rôles équivalents dans la vie de la capitale. Chaque jour, le métro urbain et le RER enregistrent 4 millions de déplacements de personnes, alors que l'automobile en assure 3 millions. Mais la

---

<sup>1</sup> Voir à ce sujet C. Gerondeau, *La Saga du RER*, Presses de l'École nationale des Ponts et Chaussées, 2003.

voirie est également le support de la totalité des mouvements de marchandises, de telle sorte que son poids économique est au moins égal à celui des transports en commun.

Jusqu'à une date récente, les choses se passaient plutôt bien. Du fait de la décroissance de la population de Paris intra-muros et de celle des emplois, la demande de déplacements y était stabilisée depuis plusieurs décennies, voire en diminution, et les investissements dont ont bénéficié pendant longtemps aussi bien les réseaux ferrés que la voirie amélioraient progressivement la situation.

Tout a malheureusement changé depuis la mise en œuvre d'une politique doctrinaire de restriction de la circulation automobile dont les effets néfastes ne sont que trop évidents.

Cette politique vise à restreindre l'espace disponible pour les véhicules routiers dans le vain espoir de favoriser la fréquentation des autobus parisiens et l'usage de la bicyclette, comme si les modes de transport étaient des vases communicants. Or plus des trois quarts de la circulation automobile parisienne sont constitués de trajets en provenance ou à destination de la banlieue, et seule une très petite minorité est le fait de Parisiens qui utilisent leur voiture pour aller d'un point à un autre de la capitale.

Dans de telles conditions, il n'est pas surprenant que la politique de restriction de la circulation actuellement mise en œuvre ne se traduise par aucun accroissement de la fréquentation des autobus parisiens mais par sa diminution (moins 5 % de 2005 à 2006), malgré les couloirs réservés qui se multiplient progressivement sur l'ensemble du territoire de la capitale et dont le principal résultat, sinon le but réel, est de rendre de plus en plus difficile la circulation générale ! C'est que les autobus urbains ne sont évidemment d'aucune utilité pour les banlieusards. Leur trafic ne représente d'ailleurs qu'une très faible fraction de celui du métro.

Restreindre la circulation à Paris, c'est avant tout isoler la capitale de sa banlieue. C'est aussi créer des encombrements dont le coût économique a pu être estimé à plus d'un milliard d'euros par an.

Il s'agit là d'une politique suicidaire, à l'époque où toutes les villes du monde s'efforcent au contraire de rendre la circulation plus fluide au bénéfice de l'activité économique et de la qualité de vie de la population.

Les écologistes qui ont imposé la mise en œuvre de cette politique affirment vouloir œuvrer pour améliorer la santé publique, mais il n'en est rien. Leur motivation est tout autre, comme l'a clairement révélé l'un des adjoints au maire, Bernard Contassot, lorsqu'il a déclaré peu après son élection que « dorénavant les automobilistes allaient connaître l'enfer ». Les faits lui ont donné raison, et il ne s'agit malheureusement pas d'un enfer imaginaire.

La lutte contre la pollution constitue le prétexte constamment mis en avant par le maire actuel pour justifier la politique de restriction de la circulation, au point de lui imputer l'amélioration de la qualité de l'air enregistrée dans la capitale. Il n'en est bien entendu rien, puisque celle-ci est le seul fait des progrès techniques des véhicules et des carburants, et qu'elle a débuté plusieurs années avant son arrivée. Bien au contraire, l'accroissement actuel des encombrements ne peut que contrecarrer la diminution de la pollution dans la capitale, tant il est évident qu'un véhicule bloqué pollue plus que celui qui roule.

Il en est ainsi du tramway qui fait la fierté des édiles parisiens, et dont le principal effet est de rendre inextricable la circulation dans le sud de la capitale. Censé accueillir des automobilistes qui auraient renoncé à leur voiture, il n'en fait rien. La première enquête réalisée sur sa fréquentation par une université parisienne a mis en évidence que, sur mille passagers, vingt seulement, soit 2 %, étaient d'anciens automobilistes. Comme la capacité des boulevards qu'emprunte le tramway a été réduite de 30 %, ceux qui ne peuvent plus y circuler n'ont d'autre ressource que de passer ailleurs et d'encombrer un peu plus le boulevard périphérique et les rues parisiennes avoisinantes qui n'en avaient nul besoin. Le tout se traduit à la fois par des pertes de temps considérables et par des pollutions inutiles accroissant les émanations de CO<sub>2</sub>, au prétexte de la lutte pour l'environnement.

Qu'il s'agisse des transports nationaux, régionaux ou locaux, ce sont donc la méconnaissance des faits et l'idéologie qui sont au pouvoir aujourd'hui dans notre pays.

### *Une schizophrénie nationale*

Arrêtons de raisonner comme si l'argent public émanait d'une source intarissable. Appliquons les principes de saine gestion qui ont cours partout ailleurs.

Dans le seul secteur des transports, le potentiel des économies est considérable. Au total des transports ferrés et publics, ce sont près de 20 milliards d'euros que les contribuables versent chaque année, dont l'essentiel est injustifié. Il n'y a aucune raison pour que la charge imposée aux finances de notre pays s'élève à des sommes aussi gigantesques, qui représentent près d'un point et demi de notre PIB. Dans un pays comme le Canada, où les transports fonctionnent aussi bien que chez nous, et où les transports en commun des grandes villes sont pourtant subventionnés à 50 %, elle est quatre fois plus faible en proportion. Parmi d'autres, notre politique des transports est un boulet pour notre économie, et le premier objectif que devraient se fixer les responsables serait d'en réduire les coûts pour le contribuable, et non de l'accroître sans cesse.

## *L'incohérence*

Plus que les hommes, c'est le système qui est en cause. Lorsque les fins de mois sont assurées quoi qu'il arrive par l'argent public apparemment inépuisable, toutes les dérives deviennent possibles. Certes, il est de nombreuses missions qui relèvent de la responsabilité publique, comme la Défense nationale, la Justice, la police, l'Éducation primaire et secondaire, la solidarité envers les plus démunis, et les dépenses correspondantes doivent à coup sûr être assurées par la collectivité. Mais le champ de ces missions est circonscrit. Pourquoi la notion de service public engloberait-elle le transport ferroviaire de marchandises ? Pourquoi le transport régional serait-il un service public s'il est assuré par autorail et non par autocar ? Pourquoi les liaisons à grande distance seraient-elles du ressort du service public quand le voyageur emprunte le TGV et pas l'avion ? Nous avons pour l'essentiel en France trois systèmes de transport qui reposent respectivement sur l'air, la route et le rail, qui sont soumis à trois règles du jeu qui n'ont aucun point commun. Les compagnies aériennes doivent couvrir la totalité de leurs coûts, la route procurer des excédents considérables aux finances publiques et le rail, qui répond à moins de 4 % des besoins nationaux, être subventionné sans limites. Où est la cohérence ? Où est le bon sens ?

La vérité, c'est que nos idées sur le sujet sont forgées par l'armée de ceux qui vivent des crédits publics dans le secteur des transports. Ils sont plus de 300 000. Face à eux il n'y a pas de contre-pouvoir, et ils ont donc réussi à nous convaincre d'idées fausses, jusqu'aux niveaux les plus élevés.

Alors que notre nouveau président de la République est l'un des seuls qui aient compris à quel point notre pays était victime du politiquement correct omniprésent, celui-ci subsiste dans le domaine des transports.

Le discours qui fait référence en la matière<sup>1</sup> n'hésite pas à affirmer que la politique publique « a largement favorisé la voiture individuelle et le transport routier de marchandises », alors que c'est l'inverse puisque l'une comme l'autre sont l'objet de multiples taxes et que ce sont au contraire les transports ferrés et publics qui sont subventionnés au-delà de toute mesure.

Il en déduit qu'« il y a trop de trafic routier de marchandises », alors qu'il n'existe aucune alternative réaliste au camion qui répond à plus de 95 % de nos besoins et est à la base de notre prospérité économique.

Le même discours affirme qu'il faut « encourager de manière très significative l'achat de véhicules plus propres », impliquant ainsi un nouvel accroissement des dépenses publiques, alors que la solution aux problèmes de pollution vient

---

<sup>1</sup> Convention UMP sur l'Écologie, 19 octobre 2005.

spontanément des efforts des constructeurs dont la production s'améliore d'année en année.

Il déclare que « les entreprises japonaises sont très en avance, notamment dans le domaine des transports », alors que les deux groupes automobiles français produisent les véhicules les plus économes et les plus propres du monde au total de leur gamme, ce qui n'est pas le cas de leurs homologues japonais.

Le même discours affirme « qu'il est aberrant que le coût d'une voiture électrique soit supérieur à celui d'une voiture à essence », comme s'il ne s'agissait pas là d'une conséquence strictement technique de l'incapacité des batteries à emmagasiner suffisamment d'énergie, malgré les efforts poursuivis depuis deux siècles par les chercheurs du monde entier.

Il se déclare enfin partisan du ferroutage, modalité d'acheminement des marchandises aussi ruineuse pour les deniers publics que vouée à l'échec malgré d'innombrables tentatives dans les conditions géographiques de notre pays et de l'Europe, face au transport direct de porte à porte que seule permet la voie routière.

On parle souvent du « tout routier », et c'est à juste titre ou presque. Mais celui-ci n'est pas le résultat de la politique des pouvoirs publics qui s'y opposent en vain depuis des décennies. Il découle du libre choix des usagers. Beaucoup voudraient le contrer, mais pourquoi, et comment ?

Est-il vraiment impossible d'imaginer qu'un responsable ose un jour dire la vérité, c'est-à-dire que les carburants routiers ne viennent qu'au cinquième rang des émissions mondiales de gaz à effet de serre et sont déjà beaucoup plus taxés que les autres sources ; que la voiture, le camion et l'avion sont indispensables à l'efficacité des sociétés contemporaines, ce qu'ont compris la Chine et le reste du monde, et que les usagers ont raison d'y recourir ; qu'il est vain et ruineux de chercher à s'opposer au choix des usagers ; qu'il est physiquement impossible de transférer le trafic des camions vers le rail ; que l'essentiel des lignes des TER est du ressort de l'autocar et non de la voie ferrée ; que nous ne pouvons pas continuer à entretenir des dizaines de milliers de kilomètres de voies ferrées pour deux ou trois autorails par jour aux trois quarts vides ou pour des trains de marchandises en voie de disparition ; que les chemins de fer nous coûtent des sommes gigantesques au lieu d'être bénéficiaires ; que des investissements injustifiés ont une influence négative sur notre croissance ; que ceux qui seraient justifiés et ne sont pas mis en œuvre obèrent à la fois notre prospérité, notre qualité de vie et le niveau de nos emplois ; que nous pourrions *avoir des transports publics pour beaucoup moins cher et tout aussi efficaces ?*

Les Français sont-ils condamnés à la pensée unique, au politiquement correct ? Ont-ils droit à la vérité ?

## CHAPITRE XII

# Tout ne va pas mal !

S'il est une idée dominante dans notre pensée collective, c'est que le monde va de plus en plus mal, et tout particulièrement le tiers-monde, celui qui regroupe cinq milliards d'habitants de la planète sur six, c'est-à-dire la masse de l'humanité.

Les résultats des sondages sont à nouveau parlants<sup>1</sup>. Pour quatre de nos compatriotes sur cinq, le sort du tiers-monde s'aggrave ou stagne. Seul un sur cinq d'entre nous estime qu'il s'améliore un peu. Quant aux originaux qui déclarent que le tiers-monde progresse beaucoup, ils ne représentent qu'un pour cent des Français. Et pourtant, ce sont eux qui ont raison et 99 % de nos compatriotes qui sont à nouveau dans l'erreur.

Car le bilan que l'on peut tirer de l'évolution du globe au cours du XX<sup>e</sup> siècle défie presque la description. Qu'il s'agisse de santé, d'hygiène, de démographie, d'alimentation, d'éducation, d'accès aux techniques modernes ou de niveau de vie, ce n'est pas d'évolution qu'il faut parler, mais de révolution.

Bien entendu, tout est loin d'être parfait et le chemin qui reste à parcourir est immense. Il l'est particulièrement pour l'Afrique dite subsaharienne, c'est-à-dire l'Afrique noire qui n'a encore bénéficié que faiblement du progrès d'ensemble et a même parfois régressé, et qui inspire le plus souvent notre vision. Mais, avec moins de 700 millions d'habitants sur les 5 milliards d'êtres humains que compte aujourd'hui le tiers-monde, l'Afrique subsaharienne ne peut occulter le bilan global, qui dépasse tout ce que nous pouvons imaginer, comme en témoignent notamment les rapports sur l'état du monde que publient chaque année les Nations unies<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Sondage Ipsos/FFAC, juillet 2006.

<sup>2</sup> Programme des Nations unies pour le Développement, Rapport mondial sur le développement humain 2005, Economica, 2006.

## *La santé*

Lorsqu'on regarde le chemin parcouru au cours du siècle dernier, le moins que l'on puisse dire, c'est que la réalité n'a guère de rapport avec l'image que nous en avons. Parler de qualité de vie suppose tout d'abord que l'on vive. Or, de 1900 à l'an 2000, l'espérance de vie à la naissance est passée en moyenne dans les pays du tiers-monde de 27 ans à 65 ans. Vous avez bien lu ! En un seul siècle, *l'espérance de vie des enfants qui naissent dans les pays pauvres de notre planète a été multipliée par deux et demi.*

Le résultat est tout simplement stupéfiant, d'autant plus qu'à une exception près, il concerne toutes les régions de la planète. L'espérance de vie au sein du tiers-monde est maintenant très supérieure à ce qu'elle était il y a peu encore dans les pays développés. Plus précisément, elle s'élève aujourd'hui à 72 ans en Amérique latine (540 millions d'habitants), à 70 ans en Asie de l'Est (1 900 millions d'habitants dont 1 300 millions en Chine), à 67 ans dans les pays arabes (300 millions d'habitants) et à 64 ans en Asie du Sud (1 900 millions dont 1 100 en Inde). Seule exception, l'Afrique subsaharienne où l'espérance de vie à la naissance est de 46 ans seulement, et où elle a même reculé du fait des ravages du sida sans lesquels elle s'établirait à plus de 55 ans.

Aujourd'hui, plus de neuf enfants sur dix survivent, au lieu d'un sur deux il y a un siècle. Et le progrès ne s'arrête pas. Un enfant qui naît aujourd'hui dans le tiers-monde vivra en moyenne dix ans de plus que celui qui a vu le jour il y a trente ans.

La vaccination a fait reculer ou parfois disparaître la variole, la diphtérie, la rougeole, la rubéole, le tétanos, la tuberculose, la poliomyélite. Les Nations unies en ont fait à juste titre l'une de leurs priorités. La proportion des enfants du tiers-monde recevant les 6 vaccins de base est passée de 5 % en 1974 à 74 % en 1998 et à plus de 80 % en 2006.

Certes, tout n'est pas réglé. Le paludisme recule difficilement. La tuberculose reste aussi un problème grave : elle touche près de 3 % de la population du tiers-monde et près de 5 % en Afrique subsaharienne. On comprend donc tout l'intérêt du vaccin contre cette maladie, qui fort heureusement se généralise.

Il n'y a pas que les vaccins. La thérapie par réhydratation orale (ORT) fait également des miracles. Il s'agit là de l'un des traitements les plus élémentaires et les plus efficaces pour sauver des vies. Mise au point au Bangladesh, cette thérapie a déjà sauvé des millions de nourrissons pour un coût dérisoire. Il s'agit tout simplement d'un mélange de sel et de sucre qu'il suffit de dissoudre dans de l'eau pour éviter la déshydratation et garder les enfants en vie. Avant cette invention, le traitement standard nécessitait une perfusion par intraveineuse et coûtait au moins 50 dollars. Les sachets d'ORT ont commencé à être fabriqués

en masse dans les années quatre-vingt, et reviennent à moins de 10 centimes d'euros chacun...

Ceci ne signifie pas évidemment que la tâche soit achevée, d'autant qu'apparaissent des risques nouveaux liés au développement économique. Parmi ceux-ci, les accidents de la route revêtent une importance croissante et dramatique. Les Nations unies n'évaluent-elles pas à plus d'un million de morts chaque année le nombre de victimes de l'insécurité routière sur l'ensemble de la planète, dont la grande majorité sur les routes du tiers-monde ? Là aussi, l'espoir est permis, car les pays développés ont réussi non pas à mettre fin à cette hécatombe, mais à en réduire l'ampleur année après année, la France ayant montré pour sa part au cours des années récentes ce qu'il était possible de faire lorsqu'une politique efficace était mise en œuvre.

### *L'eau*

La santé suppose l'hygiène, et celle-ci est directement liée à l'eau. Sans accès à une eau potable sans danger, et sans dispositifs d'assainissement efficaces, les risques de maladie et de mort sont très fortement accrus. On comprend qu'il s'agisse là d'un aspect essentiel du développement et que celui-ci focalise tout particulièrement l'attention. A cet égard, la différence est grande entre les régions du globe qui bénéficient naturellement de ressources en eau abondantes, et celles qui n'ont pas cette chance. On imagine aussi sans mal que l'amélioration de la situation ne puisse être obtenue qu'au prix de travaux lourds et relativement longs à mettre en œuvre.

Pourtant, ici également, les progrès sont patents. En treize ans seulement, de 1990 à 2003, la proportion des habitants du tiers-monde ayant accès à une eau de qualité est passée de 70 à 80 %. Alors qu'en 1990, seuls un tiers d'entre eux disposaient en outre d'installations sanitaires acceptables, la proportion atteignait 50 % en 2003 et elle continue à progresser. En treize ans, 1 200 000 000 d'habitants de plus ont bénéficié de systèmes d'assainissement efficaces (tout-à-l'égout ; fosses septiques ; puits ventilés...), soit 250 000 de plus par jour<sup>1</sup> !

### *L'alimentation*

Là aussi, tous les pronostics ont été déjoués. Déjà, à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, Malthus annonçait que notre globe s'acheminait vers la catastrophe et qu'il serait impossible de nourrir une population sans cesse croissante. Malthus reconnut

---

<sup>1</sup> *Ibid.*

plus tard qu'il s'était trompé, mais cela n'empêcha pas d'autres bons esprits de reprendre à leur compte sa théorie tout au long des siècles suivants et aujourd'hui encore. Il faut d'ailleurs reconnaître que les choses n'avaient rien d'évident. Il y a cinquante ans, la famine régnait en Inde et en Chine, et l'accroissement prévisible de leur population ne pouvait qu'incliner au pessimisme le plus sombre. Le pronostic le plus raisonnable était celui de centaines de millions de morts de faim au cours des décennies suivantes.

Ce n'est pourtant pas ce qui s'est passé. La population du globe s'est bien accrue, mais la production agricole a augmenté plus vite encore, grâce à la « révolution verte » qui s'est répandue dans le tiers-monde en quelques années à peine. Des centaines de millions de paysans ont commencé à utiliser des semences hybrides à haut rendement, des engrais chimiques, des pesticides et des herbicides, avec des résultats insoupçonnés. Alors qu'il paraissait évident que les besoins de l'Inde seraient tels que tous les excédents disponibles des pays développés ne suffiraient pas à les combler, il n'en fut rien. A partir de 1990, l'Inde devint même un modeste exportateur de céréales et sa population est pourtant passée de 500 millions en 1960 à 1 100 000 000 aujourd'hui !

En utilisant les mêmes techniques, la Chine accrut sa production de riz des deux tiers entre 1970 et 1995. Certains ont pu avancer en conséquence que la « révolution verte » avait sauvé de la famine un milliard d'êtres humains ! Au total, et contrairement à tous les pronostics, *4,3 milliards d'habitants des pays du tiers-monde mangent aujourd'hui à leur faim contre 2 milliards il y a trente ans*. Autrement dit, le nombre des êtres humains qui sont correctement nourris s'est accru de plus de 2 milliards en trois décennies.

Ceci ne signifie pas que tout soit réglé, puisque les Nations unies estiment le nombre de ceux qui sont aujourd'hui insuffisamment nourris à 800 millions de personnes. Mais les résultats obtenus ont été inespérés, même si leur poursuite n'est pas garantie.

### *Les OGM*

Il est impossible de ne pas ouvrir ici le débat, tant les OGM défraient la chronique dans notre pays, car certains en ont fait leur vecteur d'attaque de notre société. De quoi s'agit-il ?

De temps en temps, les végétaux ou les animaux sont l'objet de mutations génétiques qui en modifient les caractéristiques. Au milieu d'un verger de pommes uniformément jaunes, un fruit rouge apparaîtra soudain. Si les pépins en sont plantés, ils pourront éventuellement donner naissance à une nouvelle variété de cette même couleur. Pour leur part, les hommes ont compris depuis

des millénaires qu'ils avaient intérêt à aider la nature pour créer des espèces nouvelles. Le blé qui nourrit aujourd'hui une grande partie de l'humanité a été ainsi « inventé » il y a près de dix millénaires. Il s'agit d'un hybride de différentes céréales sauvages soigneusement appariées par nos lointains ancêtres.

Plus récemment, les hybrides de blé, de maïs ou de riz créés il y a un demi-siècle environ ont permis la « révolution verte » précédemment évoquée. Dans un pays comme le nôtre, le rendement moyen du blé est passé de moins de 10 quintaux à l'hectare il y a deux siècles à plus de 60 de nos jours, de telle sorte que notre hexagone pourrait à lui seul nourrir plusieurs centaines de millions d'habitants. Mais la mise au point d'hybrides performants demande au moins une dizaine d'années, et les essais sont loin d'être toujours couronnés de succès, car les modifications génétiques auxquelles ils aboutissent laissent une grande part au hasard.

Il en va autrement avec les modifications génétiques contrôlées, celles qui donnent naissance aux OGM modernes en permettant notamment de transférer un gène d'une espèce à une autre espèce entièrement différente. C'est ainsi qu'il a été possible de créer des espèces végétales résistantes aux virus et aux insectes, et permettant donc des rendements très supérieurs. D'autres OGM contiennent des doses accrues de protéines, certains renferment même des vaccins contre l'hépatite !

Ces plantes ainsi transformées présentent de multiples avantages à un moment où il va falloir accroître à nouveau la production agricole, la « révolution verte » des décennies passées ayant pour l'essentiel atteint ses limites. Elles réduisent notamment les besoins d'eau et d'engrais.

Face à ces avantages, certains affirment que des risques considérables existent, ce qui les conduit à faucher à grand spectacle les parcelles expérimentales ensemencées dans notre pays et à faire fuir à l'étranger les recherches correspondantes, avec des conséquences très graves pour nos entreprises de ce secteur.

La vérité oblige toutefois à dire qu'aucun danger lié aux OGM déjà cultivés à l'étranger n'a jamais été mis en évidence, comme l'a constaté un récent rapport de l'Assemblée nationale en date d'avril 2005. Cela fait dix ans que les Américains, et bien d'autres encore, mangent du maïs ou du soja génétiquement modifiés sans aucun inconvénient décelable. Après avoir vu en 1992 des récoltes entières de coton détruites par des insectes devenus résistants aux pesticides et des centaines de milliers de fermiers ruinés, la Chine a adopté un coton génétiquement modifié qui venait d'être mis au point aux Etats-Unis. Les rendements se sont immédiatement accrus et les coûts ont été réduits en moyenne de 14 %, amenant les experts chinois à créer à leur tour des cotons génétiquement modifiés pour éviter d'avoir à acquitter à l'avenir des royalties à la firme américaine concernée.

L'Inde a fait la même expérience et a vu le rendement de ses plantations de coton OGM progresser de 40 % avec un usage de pesticides divisé par cinq, ce qui n'a pu qu'être favorable à la santé des paysans concernés. Elle continue surtout de miser sur la recherche pour accroître encore sa production agricole.

Le 9 octobre 2006, à l'ouverture du congrès international du riz à New Delhi, le Premier ministre indien Manmohan Singh a solennellement appelé les scientifiques et les agriculteurs du monde entier à provoquer une deuxième « révolution verte », afin d'assurer la sécurité alimentaire de l'humanité en mettant au point de « nouveaux riz », qui pourraient être enrichis en fer ou en nutriments, ou programmés pour être plus économes en eau, et qui seraient nécessairement des OGM.

Bien entendu, il est toujours possible d'imaginer le pire. Mais il faut avoir des certitudes profondément ancrées, ou être tout à fait insensible au malheur des autres, pour condamner par principe le recours à des innovations qui pourraient sauver de la faim et de la misère des centaines de millions d'être humains, au nom d'un « principe de précaution » qui peut servir de prétexte à l'inaction dans tous les domaines.

La vogue elle-même des produits bio n'est pas exempte de risque, si elle devait se généraliser. Le renoncement aux engrais diminue les rendements, et il faut donc, pour une même production, multiplier les surfaces cultivées et réduire les espaces naturels.

### *La démographie*

La chute de la mortalité infantile et plus généralement l'amélioration de l'espérance de vie se sont accompagnées d'une autre évolution aussi brutale qu'inattendue. Contrairement au cliché profondément ancré dans nos esprits et qui le restera très longtemps encore, les familles du tiers-monde ont pour la plupart cessé d'avoir beaucoup d'enfants. Bien au contraire, les femmes ont maîtrisé les naissances. Du coup, les prévisions catastrophistes sur la progression de la population du globe n'ont plus lieu d'être, et c'est un avenir maîtrisable qui nous attend.

Il n'y a pas besoin d'aller bien loin pour le constater. Il suffit de regarder ce qui s'est passé en un tiers de siècle à nos portes, de l'autre côté de la Méditerranée. En 1970, le nombre moyen d'enfants par femme dans les pays du Maghreb se situait entre 6 et 7, et les touristes qui arpentaient les villes du Maroc ou de Tunisie étaient assaillis de hordes de gamins rieurs et dépenaillés à qui il était difficile de ne pas prédire un avenir bien sombre, tant ils étaient nombreux.

En 2005, le nombre moyen d'enfants par femme ne dépasse plus 2,3 au Maroc, 2,2 en Algérie et 1,9 en Tunisie, et il continue à baisser ! Autrement dit, les familles maghrébines deviennent moins prolifiques que celles de France où le nombre moyen d'enfants par femme se situe à 2 et a tendance à croître !

Le chemin parcouru en trois décennies est à peine croyable et nul n'aurait osé l'envisager, d'autant plus que le Maghreb n'est pas une exception. Plus ou moins rapidement, les autres pays du tiers-monde ont suivi ou suivent la même voie, à tel point que certains d'entre eux ne renouvellent plus leurs générations. C'est le cas non seulement en Chine, en Corée ou à Singapour, mais par exemple en Thaïlande ou au Sri Lanka où les familles de 5 ou 6 enfants étaient pourtant la norme il y a peu.

Bien qu'elle fasse exception à nouveau, l'Afrique subsaharienne n'est pas restée entièrement à l'écart de cette rupture planétaire. Certes, on y compte encore en moyenne 5,5 enfants par femme, ce qui est insoutenable à terme et incompatible avec un développement humain harmonieux. Mais le chiffre était de près de 7 il y a une génération, et la baisse commence à se faire jour dans certains pays côtiers, tels que le Ghana, l'un des mieux gérés, où l'on recense actuellement 4 enfants « seulement » par femme si l'on ose dire, ou au Cameroun qui en compte 4,7.

Le maintien d'un taux de natalité élevé explique d'ailleurs le comportement de beaucoup d'Africaines immigrées en France. Le décalage entre les femmes issues de certains pays de l'Afrique subsaharienne et celles qui sont originaires du Maghreb a des conséquences que notre pays n'a pas encore mesurées. Lorsqu'elles viennent en France, les premières continuent à avoir beau coup d'enfants, comme c'est encore la tradition chez elles, à l'inverse des secondes qui ne se distinguent plus guère sur ce plan de la majorité des autres Françaises.

Ce constat concerne essentiellement l'immigration originaire d'un certain nombre de villages de pays du Sahel qui ont réussi à développer depuis deux décennies des filières de passage vers la France. A elle seule, l'Île-de-France recense ainsi 80 000 enfants de parents maliens ou sénégalais, nés dans des familles où la présence de 8 enfants est fréquente, c'est-à-dire plus même que dans leurs villages d'origine<sup>1</sup>. Il est inutile de dire qu'une telle situation pose et posera de plus en plus de multiples et graves problèmes – à commencer par la surpopulation des logements – à une société de culture différente où la norme est désormais de deux ou trois enfants...

L'extrême soudaineté de la chute de la natalité dans la plupart des pays du tiers-monde a surpris tous les spécialistes, qui ne s'y attendaient nullement. En une génération, les femmes d'Asie, d'Amérique latine ou des pays arabes ont parcouru le chemin qui avait demandé plus d'un siècle aux pays européens.

---

<sup>1</sup> Insee, *Atlas des populations immigrées en Île-de-France*.

## *Les nouvelles technologies*

La diffusion des technologies modernes explique aussi les progrès des pays en voie de développement au cours des années récentes, et elle va sans nul doute y contribuer de plus en plus au cours des années à venir.

En octobre 2006, l'Agence de presse algérienne signalait que l'Algérie comptait dorénavant parmi ses 33 millions d'habitants 19 millions d'abonnés au téléphone mobile contre 80 000 en 2000, ainsi que 3 millions d'internautes ! Une telle rapidité est stupéfiante, et nous ne pouvons aujourd'hui imaginer quelles seront, en Algérie et ailleurs, les effets d'un tel bouleversement sans équivalent dans l'histoire humaine. Nous nous dirigeons à très grands pas vers un monde où chaque habitant de la planète, fût-ce dans le village le plus reculé d'Afrique ou d'Asie, aura son téléphone portable.

Dès aujourd'hui, les commerçants de Zambie utilisent le téléphone portable pour procéder à des opérations bancaires, les paysans sénégalais pour connaître l'évolution des cours de leurs produits, et les personnels de santé d'Afrique du Sud pour créer des fichiers sanitaires de leurs patients. Dans ce même pays, ils servent dorénavant au paiement des dépenses courantes pour régler ses achats ou son coiffeur.

Les retombées positives de la diffusion des moyens de communication modernes sont multiples et vont parfois très loin. Chacun sait que l'Inde a mis à profit les technologies modernes pour devenir le premier fournisseur mondial de programmes informatiques. Plus de cinq cent mille ingénieurs et techniciens indiens travaillent à Bangalore et ailleurs pour des compagnies du monde entier et rapportent ainsi à leur pays plusieurs milliards de dollars de devises chaque année.

## *Les transports*

Mais les échanges ne sont pas seulement immatériels. Ils sont aussi physiques, et le développement accéléré des transports joue également un rôle essentiel pour l'amélioration du sort de l'humanité. Grâce à lui, les pays pauvres peuvent exporter vers les pays riches de plus en plus massivement, qu'il s'agisse de matières premières, de produits agricoles ou de produits finis : vêtements, meubles, appareils électroniques, etc. Même si la mondialisation peut localement avoir les conséquences douloureuses que chacun connaît, il s'agit là en définitive d'échanges « gagnant-gagnant », les habitants des pays développés payant alors moins cher leurs achats au bénéfice de leur niveau de vie, et vendant en retour aux pays en développement des avions, des trains, voire des articles de luxe et

plus généralement tous les produits que ceux-ci ne sont pas en mesure de fabriquer.

Pour leur part, les déplacements massifs de personnes rendus aujourd'hui possibles par l'aviation ont brisé l'isolement et bouleversé les échanges humains dans des conditions qui étaient inimaginables il y a quelques décennies seulement, qu'il s'agisse des flux massifs de touristes, d'étudiants ou d'hommes d'affaires qui contribuent à la diffusion des richesses et des savoirs.

La route enfin joue un rôle décisif pour le développement. Ce n'est pas un hasard si les régions les plus pauvres de la planète sont celles qui ne sont pas ou peu accessibles par la route.

### *L'éducation*

L'éducation constitue aussi l'un des domaines les plus prometteurs d'utilisation de l'Internet. Avec ou sans le recours à celui-ci, elle constitue la clé de tout progrès durable, car elle seule peut permettre de tirer tout le potentiel des milliards d'êtres humains qui peuplent la planète. Fort heureusement, dans ce domaine également, les progrès vont très vite. En 1920, moins du quart des enfants du tiers-monde apprenait à lire. Aujourd'hui, la proportion est de 85 % parmi les jeunes adultes, et l'analphabétisme a presque disparu dans beaucoup de pays.

Le taux de scolarisation dans le primaire atteint ainsi 97 % en Chine, 97 % en Tunisie, 95 % en Algérie, 94 % au Vietnam, 92 % en Indonésie, 87 % en Inde, et approche 90 % en moyenne mondiale. À nouveau, l'Afrique subsaharienne détonne. Si l'on recense un taux officiel de 67 % au Nigeria et de 58 % au Sénégal, il n'excède pas 36 % au Burkina Faso et 48 % au Niger, pays le plus pauvre du monde. Il faut ajouter que les pourcentages ne traduisent pas tout, et que la qualité de l'enseignement est souvent très variable, avec des difficultés accrues pour les pays qui n'ont pas de langue nationale majoritaire et où l'enseignement de base doit se faire dans une langue étrangère.

Au sein des dépenses publiques d'éducation, une proportion importante est de surcroît souvent affectée à l'enseignement supérieur, c'est-à-dire à la formation des futures élites nationales. 22 % des crédits publics d'éducation bénéficient ainsi à l'enseignement supérieur au Brésil, 23 % en Tunisie, 32 % en Turquie, etc., contre 17 % seulement en France qui fait exception parmi les nations du globe, à tel point qu'elle consacre plus d'argent à ses chemins de fer qui répondent à moins de 5 % de ses besoins de transport qu'à ses universités !

## *L'élévation du niveau de vie*

Tous ces efforts ne sont pas restés vains : le niveau de vie de la plupart des habitants du tiers-monde progresse à vive allure.

De 1975 à nos jours, le produit intérieur brut moyen par habitant, exprimé en dollars de 2003, est passé de 1 850 à 4 400. Autrement dit, il a plus que doublé en trente ans. Pendant le même laps de temps, la population concernée a évolué d'un peu moins de 3 milliards d'habitants à un peu plus de 5 milliards. *La richesse globale du tiers-monde a donc quadruplé en une génération.*

Un montant de 4 400 dollars est encore faible en pouvoir d'achat, en regard des 26 000 dollars dont bénéficie l'habitant des pays de l'OCDE, soit six fois plus. Mais la somme n'est plus négligeable et s'élève année après année, permettant à des masses sans cesse croissantes d'êtres humains de sortir progressivement de la misère et d'accéder à une vie moins dure.

À nouveau, l'Afrique subsaharienne se situe malheureusement à l'écart de ce mouvement mondial, avec un PIB moyen par habitant qui n'excède pas aujourd'hui le montant dérisoire de 1 320 euros.

Pour comparer les pays les uns aux autres, les Nations unies ont adopté un indicateur synthétique qui a le mérite de la simplicité et de la clarté. Il prend en compte trois composants qui représentent respectivement le revenu, la santé et l'éducation. Chacun de ces trois composants est caractérisé par un indice, et la moyenne des trois indices constitue « l'indicateur du développement humain » de chaque pays.

Compte tenu des constats précédemment développés, personne ne sera étonné d'apprendre que « l'indicateur du développement humain » a connu au cours des décennies récentes des évolutions très positives pour la grande majorité des 177 pays dont les Nations unies suivent l'évolution.

## *La Déclaration du millénaire*

Les progrès exceptionnels enregistrés dans la plupart des pays au cours des décennies écoulées ne doivent pas conduire à penser que tout est réglé et qu'il n'y a plus rien à faire. La tâche qui reste à accomplir reste immense, et c'est pourquoi 147 chefs d'État et de gouvernement ont adopté à New York, le 8 septembre 2000, dans le cadre solennel de l'Assemblée générale des Nations unies, un document fondamental. Baptisé Déclaration du millénaire, celui-ci a fixé à la communauté mondiale quelques objectifs simples pour 2015. Ces « Objectifs du millénaire pour le développement (OMD) » font désormais référence et per-

mettent de suivre, année après année, les progrès de l'humanité sur la voie qui l'éloigne de la faim, de la misère et de la mort.

Ces objectifs sont au nombre de sept :

- réduire à nouveau des trois quarts la mortalité maternelle et de moitié la mortalité infantile ;*
- généraliser l'accès à l'éducation primaire pour l'ensemble des enfants de la planète ;*
- arrêter la propagation du sida ;*
- maîtriser le fléau du paludisme ;*
- admettre en franchise les produits exportés par les pays les moins avancés ;*
- engager une politique spécifique d'aide à l'Afrique subsaharienne ;*
- réduire de moitié la proportion de la population mondiale vivant encore avec moins de 1 ou 2 dollars par jour.*

Il faut souligner la qualité remarquable de cet engagement mondial trop méconnu dans notre pays, qui témoigne pour la première fois d'une prise de conscience planétaire des problèmes auxquels est confrontée l'humanité, et dont on peut seulement regretter qu'il ne comprenne aucune référence à la nécessité de limiter les naissances là où elles sont encore trop nombreuses. Du fait de son existence même, les progrès s'accélèrent, comme le note le rapport mondial des Nations unies sur le développement humain de 2005 : « Au moment de la Déclaration du millénaire en 2000, le "verre de l'aide" était au trois quarts vide. Désormais il est aux trois quarts plein. » Le sommet du groupe des huit pays les plus riches du monde (G8) de 2005 a notamment donné un nouvel élan à l'aide au développement en annulant la dette des pays pauvres et en prenant de nouveaux engagements financiers.

De multiples exemples d'action concrète peuvent être cités. Les bienfaits continus de la vaccination et des traitements médicaux surpassent largement l'investissement initial. En Afrique de l'Ouest, un programme financé par 14 pays bailleurs de fonds a enrayeré l'onchocercose, maladie terrible qui rend aveugles ses victimes : 18 millions d'enfants vulnérables ont été protégés et 60 000 cas de cécité évités. Pour sa part, la firme américaine Merck, qui avait trouvé en 1987 le médicament nécessaire, a mis gratuitement celui-ci à la disposition de tous les pays qui en avaient besoin.

D'autres pays donateurs se sont engagés par ailleurs à hauteur d'un milliard de dollars dans le cadre de l'Alliance mondiale pour les vaccins (GAVI), évitant ainsi plus de 600 000 nouveaux décès depuis 2000.

Le secteur privé s'est joint au mouvement avec le développement de multiples ONG dont l'intervention est essentielle. À une autre échelle, la Fondation de Bill et Melinda Gates joue de plus en plus un rôle décisif, avec ses 60 milliards de dollars de dotation provenant pour moitié de ses fondateurs et pour moitié

de la fortune d'un autre milliardaire américain, Warren Buffett, qui donnent ainsi la plus belle des leçons aux riches du monde entier. Parmi de multiples initiatives, et après s'être consacré à la lutte contre le paludisme et d'autres maladies tropicales contre lesquelles il a déjà fait vacciner 55 millions d'enfants, Bill Gates annonçait ainsi, le 19 juillet 2006, l'octroi de 16 dons totalisant 287 millions de dollars afin de créer un réseau mondial de recherche pour la mise au point d'un vaccin contre le sida. Jamais un tel effort coordonné n'avait encore été conduit au niveau mondial pour tenter de prévenir ce fléau. Cette fondation s'est par ailleurs engagée à financer 4 000 puits équipés de pompes dans 10 pays africains, qui procureront de l'eau courante à plus de 10 millions d'habitants.

Pour sa part, l'ancien président américain Bill Clinton a créé sa propre fondation, la Clinton Global Initiative, pour offrir un nouveau modèle de philanthropie au XXI<sup>e</sup> siècle. En moins de deux ans, sa CGI a recueilli des centaines de promesses de dons totalisant près de 10 milliards de dollars ! L'initiative française UNITAID s'inscrit dans le même mouvement.

L'actualité a enfin récemment mis ses projecteurs sur les microcrédits dont l'inventeur, Muhammad Yunus, a reçu à juste titre le prix Nobel de la Paix. Selon la Banque mondiale, près de 100 millions de personnes sont sorties de la misère grâce à ce professeur d'économie du Bangladesh. Certaines estimations parlent même de 500 millions de bénéficiaires. Ce ne sont pas moins de 1 275 institutions de microfinance – ONG, coopératives, banques – qui distribuent aujourd'hui aux plus pauvres des prêts de très faible montant qui leur permettent d'acheter des outils, des semences, des matériaux de construction, et qui leur servent à se procurer des revenus qu'ils n'auraient pas eus en leur absence. Le retentissement de ce prix Nobel sans précédent se traduira très probablement par une diffusion encore accrue des microcrédits, qui sont sans conteste l'une des inventions les plus remarquables des dernières décennies au service des plus déshérités. Le dernier livre de Muhammad Yunus n'est-il pas intitulé *Vers la fin de la pauvreté ?*

Les performances du tiers-monde s'améliorent donc. Malgré l'accroissement de leur population, le niveau de vie des pays en développement s'était élevé en moyenne de 1,5 % par an au cours des années 1990. Depuis 2000, le rythme annuel est passé à 3,4 % et il s'accélère encore. Se fondant sur les résultats acquis au cours des cinq premières années du siècle, la Banque mondiale a pu ainsi estimer que le taux de pauvreté pourrait décroître d'ici 2015 des deux tiers en Asie du Sud et notamment en Inde, et non de moitié comme le demandaient les « Objectifs du millénaire ». L'Afrique subsaharienne elle-même commence à percevoir les fruits du progrès et vient d'enregistrer trois années de croissance à plus de 5 %.

Au niveau mondial, la Banque mondiale prévoit une croissance moyenne des pays en développement de 4,5 % par an au cours du quart de siècle à venir, permettant de diviser par deux le nombre des plus pauvres d'ici 2030 grâce à la poursuite de la mondialisation.

Même si nous en sommes peu conscients en France, les efforts de la communauté internationale sous l'égide des Nations unies ne sont donc pas vains. Ils sont remarquables et la prise de conscience s'accélère. Malgré les apparences, et en dépit du gaspillage que représentent les sommes absurdement consacrées à la guerre et aux conflits, la planète n'a jamais été aussi solidaire et le progrès technique aussi efficace.

### *Le chemin parcouru*

Le chemin parcouru est donc stupéfiant. En quelques décennies, le tiers-monde a accompli sous nos yeux des progrès fulgurants sans que nous en ayons pris conscience, puisque seuls 1 % des Français le savent.

La vérité, c'est que, malgré ce qui reste à faire, les progrès l'emportent de très loin. Notre espèce ne court pas à la catastrophe, bien au contraire.

La Chine, premier pays communiste du monde, et l'Inde, première démocratie de la planète, s'étant ralliées à l'économie de marché, le reste du globe a suivi dans sa presque totalité. Après avoir longuement végété et connu des quasi-famines du fait d'une gestion de type soviétique, le Vietnam a par exemple décidé à son tour au cours des années 1980 d'adopter la libre entreprise avec des résultats qui se passent de commentaires. De 2001 à 2005, le taux de progression de son économie a été de 8 % par an et il pourrait dépasser prochainement 10 %. Le niveau de vie a triplé ; la grande pauvreté qui frappait en 1990 la moitié de la population n'en affecte plus qu'un dixième ; les exportations ont connu une croissance plus rapide encore que celles de la Chine, atteignant 25 % par an ; le pays est en passe d'exporter plus de riz que la Thaïlande ; deux tiers des jeunes suivent des études secondaires ; la mortalité infantile est en chute...

L'Inde a approché une croissance de 10 % en 2006, et tout laisse à penser qu'elle sera bientôt une seconde Chine. Jamais les progrès de l'humanité n'ont été aussi rapides. En leur absence, se sont des centaines de millions de morts supplémentaires que nous aurions dû déplorer. *Le débat sur les bienfaits de l'économie de marché est clos*, comme en témoignent les résultats du sondage de l'Institut Globescan mentionné au début de ce livre. *Il n'y a plus que dans notre pays qu'il soit encore ouvert !*

Il faut dire que nos compatriotes ont des excuses, car pendant longtemps, personne ou presque ne leur a dit la vérité sur l'évolution de l'humanité. Fidèles à leur manière de voir les choses, les écologistes en particulier n'ont lancé que des messages négatifs. Ils n'ont pas été les seuls. Jacques Chirac lui-même n'a-t-il pas encore stigmatisé au détriment des faits, en septembre 2006 devant l'Assemblée générale des Nations unies, « le fossé qui ne cesse de se creuser entre les riches et les pauvres » ?

Il ne faut donc pas s'étonner que 99 % des Français aient encore une idée fautive de ce qui se passe dans le tiers-monde, aujourd'hui engagé dans une phase de progrès sans précédent dans l'histoire de l'Homme.

## CONCLUSION

Oui, la planète est menacée. La concentration de gaz à effet de serre dans son atmosphère ne cesse de s'accroître à vive allure, avec des conséquences que nul ne peut prévoir. Et l'humanité ne fait rien d'efficace pour lutter contre ce qui pourrait être un jour un fléau catastrophique.

Notre pays a pourtant montré ce qu'il fallait faire. Avec 6 tonnes de rejet de gaz carbonique par an et par habitant contre 12 pour la moyenne des pays développés, la France donne l'exemple. Si le reste du monde faisait comme elle, les risques de changement climatique pourraient être écartés pour l'essentiel. Mais les écologistes s'opposent à la principale solution qui permet d'afficher ce bilan exceptionnel et qui est la seule aujourd'hui disponible à l'échelle du problème. Ils rejettent avec acharnement l'énergie nucléaire, et sont ainsi les ennemis de l'écologie car ils ne proposent que des leurres inefficaces.

Électricité éolienne, solaire, biocarburants ne sont que des paravents qui masquent la construction à un rythme sans cesse accéléré de centrales thermiques à charbon ou à gaz qui, du point de vue du climat, sont de véritables catastrophes puisqu'elles rejettent à elles seules près de la moitié du gaz carbonique d'origine humaine.

Sans aucun résultat positif pour l'évolution de la planète, cette politique est en outre ruineuse. Selon les responsables du programme « Environnement » des Nations unies, les investissements consacrés au mythe des énergies renouvelables ont représenté 70,9 milliards de dollars en 2006, et ils excéderont 100 milliards avant 2010. Pour rien. Ils sont consacrés à l'électricité éolienne (38 %), aux biocarburants (26 %), à l'énergie solaire (16 %) et à la biomasse<sup>1</sup>. Encore ces sommes ne constituent-elles qu'une partie minoritaire des montagnes d'argent dépensées de par le monde au nom ou au prétexte de la sauvegarde de la planète.

Pour notre seul pays, qui n'aurait pourtant aucune raison de céder au politiquement correct qui inspire cette manière d'agir, le total des dépenses inutiles atteint au moins 25 milliards d'euros par an et ne cesse de s'accroître.

---

<sup>1</sup> *The Guardian*, 21 juin 2007.

Il serait pourtant possible de réduire celles-ci à court terme d'une dizaine de milliards par an, sans qu'il en résulte le moindre impact négatif sur nos émissions. À un moment où le nouveau gouvernement veut mettre fin aux dépenses inutiles, il y a là un chantier qui s'impose.

Mais il est très difficile de lutter contre le politiquement correct. En juin 2007, le nouveau ministre en charge de l'environnement et des transports déclarait vouloir mettre fin à « l'écologie incantatoire », et il avait raison. Mais, tout aussitôt, il faisait exactement l'inverse en se fixant comme objectif « de reporter au moins un quart du trafic routier vers le rail et la voie d'eau ». Lorsqu'on sait que le transport des marchandises par la route représente plus de vingt fois le fret ferroviaire, ceci signifie qu'il faudrait multiplier ce dernier par cinq au moins, ce qui est physiquement impossible et serait en tout état de cause ruineux. Certaines évaluations n'indiquent-elles pas qu'obtenir ce résultat pénaliserait beaucoup plus notre économie que les 35 heures ? Les exemples de dépenses injustifiées dans le secteur des transports abondent déjà et les potentiels d'économies représentent un nombre insoupçonné de milliards d'euros. Il n'y a aucun domaine où il soit possible d'économiser autant et si facilement, à condition de résister au terrorisme écologique.

Parmi d'autres, n'est-il pas sérieusement prévu de construire autour de l'île de la Réunion un tramway qui n'est qu'une suite de viaducs gigantesques pour un coût d'un milliard et demi d'euros, alors que tous les Réunionnais ont une voiture. N'y a-t-il vraiment rien de plus utile à faire pour eux ?

Dans le concert des nations, la France a pourtant vocation à faire entendre la voix de la raison et à jouer un rôle majeur pour promouvoir une politique mondiale nouvelle de lutte contre l'aggravation de l'effet de serre, qui parte des faits et non des idées reçues, et cesse d'être déconnectée de la réalité. Notre pays est le seul qui ait le droit de parler haut et fort, puisque, seul, il donne l'exemple au reste de la planète.

Ce que nous pourrions proposer tient en quelques points.

Comme l'a tardivement compris la communauté internationale, il faut tout d'abord mettre la Chine et l'Inde autour de la table pour discuter sérieusement. Sans le concours de ces deux géants, rien n'est possible, puisque les pays développés ont à peu près maîtrisé leurs émissions et que c'est ailleurs que le problème est en train de littéralement exploser.

La production de l'électricité est alors la première question qu'il faudra mettre à l'ordre du jour. Tant que se poursuivra dans le monde entier et à marche forcée la construction de centrales à gaz naturel ou à charbon, rien ne sera possible.

L'adoption par la communauté internationale d'une résolution prévoyant la cessation dans un délai à définir – une vingtaine d'années au plus – de la cons-

truction de toute centrale électrique de moyenne ou de grande puissance rejetant du gaz carbonique dans l'atmosphère est l'objectif premier à atteindre, sans lequel tout le reste ne serait que littérature.

Dans l'état actuel des techniques, ceci implique la généralisation de la solution française, c'est-à-dire du recours au nucléaire associé à l'hydroélectricité quand c'est possible, en attendant la mise au point éventuelle de technique de captation et de stockage du gaz carbonique pour les centrales thermiques classiques à un prix abordable.

Nous pourrions de même nous mobiliser pour que les autres pays soient aussi vertueux que nous pour leurs voitures, que les États-Unis cessent de produire des modèles aux consommations absurdes, et que l'Allemagne limite enfin la vitesse sur ses autoroutes.

Un autre volet de l'action que nous pourrions proposer concerne l'adoption par la communauté internationale d'un montant commun pour la somme qu'il est justifié de dépenser pour épargner le rejet d'une tonne de gaz carbonique dans l'atmosphère.

Ce montant pourrait être de 25 dollars, comme le propose l'Agence internationale de l'énergie. Il pourrait éventuellement être deux ou trois fois plus élevé, comme d'autres le suggèrent, sans que cela change d'ailleurs beaucoup les choses. Mais il faut surtout qu'il existe pour éviter les gaspillages inefficaces qui ont lieu aujourd'hui à très grande échelle sur la planète.

Une telle manière de faire permettrait d'avoir une approche rationnelle du secteur des transports. Elle met tout d'abord en évidence que la voie de la taxation n'est pas la bonne pour réduire les émissions de ce secteur, car il faudrait que celle-ci atteigne des niveaux prohibitifs pour être efficace. La taxe sur les carburants routiers atteint déjà l'équivalent de près de 300 euros par tonne de gaz carbonique émise en Europe sans que cela dissuade les Européens d'avoir recours à leur voiture et les entreprises au camion.

Taxer l'aviation au niveau de 25 euros par tonne de gaz carbonique émise comme c'est parfois envisagé aboutirait pour sa part à accroître le prix moyen du billet de 1 % environ, et n'aurait donc rigoureusement aucun effet sur le volume des émissions.

La seule solution réaliste pour réduire les émissions des transports repose non sur d'imaginaires « transferts modaux », mais sur l'accélération du progrès technique des véhicules, et sur d'éventuelles réglementations destinées à réduire ou à interdire l'usage des matériels les plus consommateurs et donc les plus polluants.

Aversion du nucléaire et phobie de la voiture, du camion et de l'avion sont bien les deux mamelles du politiquement correct écologique.

Dans les deux cas, les écologistes proposent des alternatives irréalistes et ruineuses auxquelles nous pourrions consacrer toutes nos ressources sans aucun résultat significatif. Ils nous conduisent sur la voie de gaspillages sans fin et nous empêchent d'agir vraiment pour l'écologie.

Au lieu de chercher à réduire les inconvénients réels ou supposés des seules solutions possibles, ils les récusent, et il ne reste alors que des problèmes.

Le succès actuel de l'écologisme ne peut enfin s'expliquer que si l'on en revient aux deux visions du monde qui, depuis plus de deux siècles, partagent l'humanité en deux camps opposés.

Les uns ont une perception optimiste de l'homme. Ils font confiance au progrès. Ils voient l'histoire comme une marche en avant de la civilisation. Les autres professent une vision pessimiste de l'humanité et sont persuadés que tout progrès a nécessairement un coût caché, de telle sorte que, même lorsque le monde semble avancer, il régresse en réalité. Dans notre pays, ce sont eux qui ont jusqu'à présent largement gagné le combat des idées.

Ils ont réussi à imposer une véritable loi du silence, une omertà écologique. Car tous les faits qui ont été cités dans ce livre sont connus. Mais nul n'ose les dire. Les dirigeants de nos grandes entreprises du secteur de l'énergie, des transports et de bien d'autres encore savent parfaitement ce qu'il en est. Mais tous se considèrent obligés de mentir face au rouleau compresseur du terrorisme écologique. Et ils gaspillent alors par milliards notre argent.

Réveillons-nous.

Comment se fait-il que nous nous soyons laissés égarer à ce point par des concepts qui ne viennent pas de chez nous ? Comment se fait-il que nous ayons perdu tout bon sens, au point d'écouter sans réagir les sirènes de ceux qui nous conduisent sur des voies sans issue ?

C'est que nous avons été dirigés pendant un quart de siècle par des responsables qui ont accordé aux idées et aux opinions plus d'importance qu'aux faits et aux chiffres.

Telle est sans doute la racine du politiquement correct qui continue à sévir sans partage dans le domaine de l'écologie.

Il n'est que temps de nous souvenir que nous sommes les héritiers de Descartes, et que la vocation de notre pays est de porter au monde la voix de la raison et du bon sens, et non de nous perdre dans des brumes venues d'ailleurs.