

# Effet de serre ou essai de faire ?



**Jean-Christophe Berlot**  
Ingénieur  
de l'Ecole centrale  
de Paris, master  
de science  
de l'université  
de Stanford,  
consultant.

La conférence de La Haye s'est achevée sur au moins un consensus : celui de son échec. Les conséquences de nos négligences et de nos laisser-faire actuels ont été largement débattues, les simulations des meilleurs spécialistes ne laissent aucune chance à l'équilibre de notre

planète, au train où va la croissance de l'activité humaine. Le partage de ce constat pourrait pourtant, correctement orchestré par nos dirigeants, permettre de trouver une « troisième voie » au blocage actuel, et déclencher une mobilisation commune, pourquoi pas planétaire, autour de notre utilisation de l'énergie.

Il y a un siècle, les préoccupations des Parisiens ressemblaient étrangement à celles des participants de La Haye. A cette époque, les experts simulèrent la croissance de la circulation urbaine et purent démontrer qu'à l'allure où allaient les choses, les rues de Paris se transformeraient rapidement en champs de crottin. On alerta sur les nombreux dangers d'une telle dérive : chaussées glissantes, odeurs nauséabondes, bactéries dangereuses pour la salubrité et la santé publique. Bref, il fallait prendre des mesures, mais lesquelles : qui accepterait d'aller à pied et non à cheval, au seul nom du bien public ? Sans forcément de lien avec

le scénario précédent, on inventa l'automobile, la production de masse, la distribution au plus grand nombre. Le danger du crottin était définitivement écarté. L'humanité ne saura jamais à quel mal elle a échappé.

Aujourd'hui, les « scénarios catastrophe » issus des multiples études présentées à La Haye prévoient une teneur de 1.000 ppm de CO<sub>2</sub> dans l'atmosphère en 2100, contre 365 aujourd'hui (« Les Echos » du 27 novembre). Le problème est évidemment cette fois d'une ampleur incomparablement supérieure à celui du siècle dernier.

En revanche, on ne peut écarter l'idée d'une solution analogue. La diminution de l'émission des gaz à effet de serre ne passe pas forcément par des limitations imposées à chacun : l'humanité peut aussi l'atteindre si elle trouve des solutions de remplacement pour couvrir ses besoins en énergie.

Et pourquoi serait-ce impossible ? Depuis un siècle, par exemple, nos véhicules dépendent du moteur à explosion, création géniale s'il en fût, mais dont le rendement n'a jamais dépassé les 30 à 40 %. Il faut le rappeler : 30 % de l'énergie disponible sont rejetés dans les gaz d'échappement et 30 % évacués par le refroidissement du moteur. N'y a-t-il pas là une formidable opportunité de progrès ?

La prise de conscience déclenchée par la conférence de La Haye peut en effet servir comme un déclencheur. Les ressources de créativité et d'invention sont considérables à l'échelle

du monde, et jamais l'ouverture des frontières n'a permis autant de synergies supranationales. Ne peut-on pas imaginer de lancer un programme d'action commun pour une « voiture propre », pour des « usines propres », pour un « chauffage propre », bref pour des émissions limitées ?

Ne peut-on pas imaginer de lancer une « course aux 250 ppm » d'émissions (l'industrie automobile sait bien se mobiliser sur le zéro défaut !), comme jadis John Kennedy lança la course à la Lune ? Les entreprises, les citoyens, les politiques de 1960 sa-

vaient bien que cela n'était qu'un rêve. Ils se doutaient bien aussi, pour la plupart, qu'un tel objectif était quasiment inaccessible. Mais

l'ambition, annoncée dans un contexte où les Américains souhaitaient apporter la preuve définitive de leur génie, a su créer l'émulation nécessaire. Les entreprises se sont mobilisées, les chercheurs ont découvert de nouvelles technologies, de nouveaux matériaux, de nouvelles solutions. Bref, ils ont créé une richesse extraordinaire dans tous les domaines, dont nous percevons encore les effets plus de trente ans plus tard.

C'est bien là que réside le génie de l'opération : un programme mobilisateur, une ambition qui pousse à l'émulation, un objectif fédérateur apportent généralement beaucoup plus que le résultat qu'ils visent. En poussant à créer, en suscitant l'imagination, en sollicitant les ressources et les énergies vers des buts communs, ils permettent aussi de générer une richesse

considérable, à des niveaux de valeur ajoutée jamais atteints.

Un objectif de « 250 ppm en 2050 » aurait un double mérite : celui d'aider l'humanité à dépasser l'un des dangers qui la guettent ; et celui de créer une richesse insoupçonnée – forcément insoupçonnée, puisque l'objectif paraît totalement inaccessible aujourd'hui. Mais qui sait ? La miniaturisation de l'informatique, les télécommunications, le développement des matériaux, l'électronique ont tant gagné dans la course à la Lune.

Il ne s'agit plus de créer la prochaine génération de téléphones portables ou de concevoir le galbe des jupes de l'automobile de demain : il s'agit de gagner 60 % de rendement sur les moteurs. Quel industriel, quel entrepreneur, quel responsable politique peut jurer qu'il n'y a pas intérêt ? Quel constructeur automobile comprendra, le premier, que la course à la voiture propre est peut-être, aujourd'hui, la plus belle arme stratégique que l'industrie tout entière a à sa disposition, dans un marché saturé et banalisé ?

Assurément, les citoyens des pays en voie de développement ont aussi le droit à l'automobile, au confort, à la consommation (s'ils entendent leur évolution ainsi). Il est de notre responsabilité de créer avec eux, pour nous comme pour eux, les moteurs, les équipements, les usines assez efficaces pour que notre planète commune préserve notre équilibre commun. C'est un devoir, c'est possible, et en plus, cela génère une création de valeur que nous ne soupçonnons même pas.

Politiques, entrepreneurs, citoyens : résisterons-nous encore longtemps avant de lancer un tel programme ?

## Que l'échec de La Haye stimule notre imagination !