

RICHARD ÉTIENNE
@RiEtienne

Analyse

L'«effet rebond»
menace la planète

MSC Gülsün a amarré dans un port de Shanghai la semaine dernière. Le navire de l'armateur genevois MSC était le plus gros porte-conteneurs du monde quand il a fait son voyage inaugural cet été, de Chine en Allemagne. Fort de ses 400 mètres de long (soit quatre terrains de football) et ses 62 mètres de large, il peut transporter 23756 conteneurs. Soit 223 millions de bananes, 86 millions de paires de chaussures, 8,35 millions de fours à micro-ondes, 2,94 millions de machines à laver ou 47512 voitures. Les économies d'échelle et la technologie font que, par cargaison, jamais un bateau n'a été aussi respectueux de l'environnement.

Exactement comme un passager chez EasyJet. Jamais il n'a émis aussi peu de CO₂ en volant avec la compagnie que l'an dernier: 77,07 grammes par kilomètre. En 2015, ce chiffre était supérieur à 80; en 2008, il avait dépassé les 90 et en 2004, il excédait la centaine. Cette année-là, le transporteur avait pourtant émis en tout 4,3 millions de tonnes de CO₂, un chiffre qui, lui, n'a pas cessé de croître depuis et qui devrait avoisiner les 8,5 millions en 2020...

Un logicien du XIXe siècle

En économie, on parle d'«effet rebond» ou de «paradoxe de Jevons». Un logicien britannique, William Jevons, a écrit en 1865 *The Coal Question*, un livre dans lequel il énonce qu'à mesure qu'une technologie accroît l'efficacité avec laquelle une ressource (en l'occurrence le charbon) est employée, la consommation totale de cette dernière augmente au lieu de diminuer. Les gains environnementaux obtenus grâce à une amélioration de l'efficacité énergétique d'un produit sont autrement dit annulés par une hausse de son utilisation.

Breakthrough Institute, un centre de recherche américain, a estimé dans une enquête en 2011 que l'effet rebond peut en fin de compte accroître les émissions de carbone. Neuf ans plus tard, on demeure dans une telle contradiction, des écrans numériques, omniprésents grâce à leur faible épaisseur, aux instruments de cuisine. A la suite de la diffusion massive de poêles à bon rendement énergétique à Khartoum, la consommation d'énergie pour cuisiner a augmenté de 40%, selon une étude soudanaise.

Idem avec l'air conditionné, jadis rare et onéreux. Au sud des États-Unis, dans les Emirats et de plus en plus sous les tropiques, les voitures en sont désormais tellement équipées qu'un résident de Las Vegas a pu les considérer comme des «dispositifs de transport de la climatisation entre les bâtiments».

Le magazine *New Yorker* renchérit avec l'exemple des frigidaires. Après la guerre, les premiers modèles étaient petits, économes, chers et donc rares, mais des versions plus efficaces les ont rendus plus attractifs. Résultat: les nouvelles générations sont plus grandes et pullulent. Globalement jamais autant d'électricité n'a été utilisée pour rafraîchir nos aliments et on gaspille des quantités record de nourriture. La croissance du volume du réfrigérateur outre-Atlantique a été similaire à celle de l'indice de masse corporelle américain, relève le *New Yorker*. Une conséquence induite? Les successeurs de Jevons la désignent comme un «effet rebond indirect».

Là aussi les exemples abondent: une maison mieux isolée donne accès à des liquidités qui peuvent être réinvesties dans l'achat d'une deuxième voiture. Le temps gagné grâce aux nouveaux moteurs permet de voyager plus loin. Le train à grande vitesse contribue à urbaniser les zones rurales proches des gares et à stimuler les échanges. EasyJet redonne vie, ou étouffe, les villes qu'il dessert.

Encadrer le paradoxe de Jevons

Il faut se rendre à l'évidence: pour réduire la consommation, l'efficacité ne suffit pas. Or aucun principe économique ne propose de solution pour se débarrasser de l'effet rebond.

Que fait-on dans un tel cas? On encadre. En sensibilisant les foules, par le biais d'incitations (des subventions aux taxes), sinon d'interdictions. Pourquoi ne pas taxer les économies réalisées sur les gains en efficacité et réinvestir l'argent récolté dans un projet durable? Mathis Wackernagel, le président de l'organisation suisse Global Footprint Network, a défendu une telle idée, mais aucun politique ne l'a mise en œuvre. Malgré l'urgence climatique et les nombreux discours sur le nouveau capitalisme.

En attendant, la spirale continue. Depuis cet été, MSC a mis en service quatre bateaux de la même taille que le Gülsün et, en avril, le Coréen Hyundai Merchant Marine prévoit d'inaugurer un modèle encore plus grand, le premier d'une série de 12 géants des mers. ■

Nous devons décarboner le transport
aérien dès maintenant

En matière de développement durable, les bonnes intentions ne suffisent pas. Seules des mesures concrètes et à long terme feront la différence. A l'approche de la révision de la loi suisse sur le CO₂, il est important de prendre du recul sur un secteur au cœur de l'attention.

Alors que l'aviation représente près de 3% des émissions mondiales de CO₂, notre industrie doit prendre ses responsabilités et accélérer la transition vers une aviation moderne. Assumer son impact environnemental signifie tout mettre en œuvre pour le réduire, grâce à la mise en place d'une compensation carbone dès maintenant, et via la transformation complète de notre secteur dans les années à venir.

Nous devons être ambitieux pour le développement du transport aérien, qui, ne l'ignorons pas, joue un rôle indispensable pour la connectivité de la Suisse avec l'Europe et contribue de manière significative à la croissance économique de nombreux secteurs. Nous continuons d'être en adéquation avec les valeurs de nos clients, de plus en plus concernés par l'impact de leurs modes de vie sur l'environnement.

Il est possible de compenser notre empreinte carbone intelligemment, afin de véritablement changer la donne. C'est pourquoi, depuis novembre 2019, EasyJet est devenue la première compagnie aérienne au monde à effectuer 100% de vols zéro carbone, grâce à la compensation des émissions du carburant utilisé pour ses vols. Une compensation automatique au nom de tous nos clients, et assumée financièrement par la compagnie pour un coût total de 32 millions de francs cette année. Ce chiffre traduit le

volume important de nos achats en crédits carbone ainsi que le cours appliqué.

Mais ne soyons pas naïfs, la compensation n'équivaut pas à une réduction des émissions carbone, il s'agit d'une mesure provisoire dans l'attente du développement de nouvelles technologies. Celles-ci ont déjà fait leurs preuves: depuis 2000, EasyJet a réduit de plus de 30% ses émissions carbone par kilomètre parcouru, et nous serons l'un des principaux opérateurs d'avions de nouvelle génération – l'Airbus A320Neo – dans les années à venir.

Pour être vraiment durable, l'aviation a besoin de nouvelles technologies qui ne brûlent pas de combustibles fossiles dans la haute atmosphère. Avec nos partenaires européens leaders de l'aéronautique, nous réinventons l'aviation de demain. Nous avons signé un protocole d'accord avec Airbus pour un projet de recherche commun sur l'avion hybride et électrique. Il s'agit d'une étape importante pour le développement de ces technologies. Selon les prévisions actuelles, la commercialisation d'avions hybrides puis entièrement électriques serait pour les années 2030.

Notre action passe également par notre partenariat avec la start-up américaine Wright Electric, qui développe un projet d'avion entièrement électrique convenant à des vols commerciaux court-courriers; mais aussi avec Rolls-Royce, sur de nouvelles technologies permettant de réduire l'empreinte carbone de l'aviation et de soutenir l'émergence de technologies avancées de capture du carbone.

De nombreuses compagnies aériennes voient dans les biocar-

burants une solution pour réduire leur empreinte carbone mais, en l'état, ces carburants ne sont pas encore suffisamment avancés pour représenter une solution: ils sont coûteux et ne peuvent représenter plus de 50% du carburant total consommé du fait d'une

La taxe suisse
pénaliserait
les aéroports
régionaux
et les vols court-
courriers
de manière
disproportionnée

composition chimique encore légèrement différente du kérosène généralement utilisé. Enfin, la question des filières agricoles d'approvisionnement – potentiellement en concurrence avec le vivrier – et du réseau de distribution demeurent des zones d'ombre.

Corsia, le système de compensation carbone pour l'aviation internationale auquel la Suisse adhère déjà et que nous soutenons, apportera dès 2021 la réponse globale qu'appellent ces

enjeux globaux. Une taxe sur les billets d'avion telle que prévue dans le projet actuel de révision de la loi CO₂ n'est pas la réponse adaptée à la question environnementale.

Nettement supérieure à celle appliquée dans les pays voisins, la taxe suisse pénaliserait les aéroports régionaux et les vols court-courriers de manière disproportionnée, au profit des vols de transit ou long-courriers, plus polluants. Tout en restreignant les ressources des compagnies aériennes pour le développement de nouvelles technologies, elle n'encouragerait pas pour autant la recherche dans le développement d'une aviation plus durable.

En parallèle des investissements au sein de l'industrie, les gouvernements devraient soutenir l'instauration d'une aviation zéro carbone en investissant dans la recherche et le développement, pour faire émerger des technologies adaptées aux différents modèles du court et du long-courrier.

Tous les acteurs de l'écosystème, y compris les compagnies aériennes, les aéroports et les constructeurs, devraient œuvrer activement pour plus d'efficacité, soutenus par une politique incitative et non punitive.

Les États ont tout à gagner à encourager l'investissement et les mesures volontaires les plus ambitieuses, dans l'intérêt de tous et de notre planète. ■

JOHAN LUNDGREN DIRECTEUR GÉNÉRAL D'EASYJET



Transformer la France en Suisse!

La vérité: l'enfer fiscal français fait fuir les entreprises. Les multinationales et les très grandes entreprises de l'Hexagone ont investi d'énormes capitaux à l'étranger qui, eux, ont créé pas moins de six millions d'emplois l'année dernière. En même temps, et selon des rapports économiques, tronqués, qui viennent de paraître récemment, les étrangers ne cesseraient d'investir des capitaux en France.

En décortiquant ces travaux, il s'avère que ces capitaux sont essentiellement destinés au

rachat de nombreuses entreprises françaises, ce qui génère finalement très peu de créations d'emplois. Pourtant, la France est prompte à se convaincre que sa situation économique ne cesse de s'améliorer, et cela malgré le constat que le niveau du chômage n'y baisse pratiquement jamais. Cependant, le débat reste délicat à aborder puisqu'il y est toujours de bon ton de taxer les riches, ces «méchants» que la société française n'aime pas. Certains d'entre eux ne sont pas des «anges», certes, pourtant, «si on écoutait ce qui se dit, les riches seraient les méchants, les pauvres les gentils. Alors pourquoi tout le monde veut devenir méchant?» résumait Coluche...

Exerçant mon métier en France et en Suisse, on me demande souvent quel serait mon programme politique et économique si j'étais à la place d'Emmanuel Macron. Ma réponse est invariable: je transformerais la République française en paradis fiscal pour y attirer capitaux et entreprises afin de résorber rapidement la question du chômage et de générer

des revenus élevés pour le plus grand nombre.

De plus, la fermeté sur le plan politique serait de mise jusqu'à ce que l'ordre républicain soit rétabli. On ne le dira jamais assez: les pays où les salariés sont les mieux traités demeurent... les paradis fiscaux capitalistes! Prenez l'exemple d'une secrétaire avec pas mal d'ancienneté, à Genève. Son salaire s'élève à environ 10 000 francs par mois, soit environ 8800 euros. A cela s'ajoute le fait que le niveau du chômage demeure extrêmement faible pour les salariés dans ce type de pays, qui favorisent les milliardaires, les capitaux et les entreprises. En d'autres termes, la lutte des classes a échoué, car lorsque la situation est bonne pour les riches, elle peut aussi l'être pour ceux qui le sont moins.

Dès lors, je proposerais à la France d'adopter le régime suisse, avec la fermeté en sus, car la Confédération possède une économie bien plus prospère, notamment basée sur une constitution de référendums populaires qui fonctionne pleinement!

Le régime économique et politique helvétique semble donc préservé de tout risque de dictature.

La stabilité politique semble s'affaiblir en France. En effet, la «caricature» des «gilets jaunes» se montre très révélatrice du syndrome français. A la base, ce soulèvement se voulait un mouvement libéral populaire dont la première revendication était la baisse des impôts et des taxes, et pas seulement sur l'essence. Mais, très vite, il fut récupéré par l'extrême gauche et les casseurs, dont les agissements relayés dans les médias ressemblent clairement

à ceux d'une guerre civile. Avec en tête de pont, un gouvernement français très faible qui a tendance à plier. Pour preuve, lors de l'acte IV, un hélicoptère stationnait sur le parvis de l'Élysée, prêt à évacuer le président Macron si des «gilets jaunes» venaient à prendre d'assaut le palais... En somme, tout cela s'apparente à une situation de quasi-anarchie, théoriquement propice à l'avènement d'une dictature, car c'est souvent ce qui arrive aux pays faibles et laxistes.

Libéral en économie, je surprends souvent mes interlocuteurs en leur précisant que, favorable au capitalisme – même si le mot n'est pas populaire en France –, l'une de mes premières mesures serait de nationaliser les banques (ce que la Suisse devrait également faire). En effet, selon moi, le rôle des banques est celui d'un service public qui se doit de prêter aux particuliers et aux entreprises, ce qui permet de financer l'économie tout en veillant à simplifier la vie de chacun dans l'ouverture et la gestion de ses comptes. Or, il apparaît que dans ces deux pays, la situation bancaire est de plus en plus rude, d'autant que les banques représentent toujours un risque de crise systémique, à l'image des subprimes, cette crise financière issue des États-Unis qui a déferlé sur le monde entier il y a dix ans déjà.

Warren Buffett, troisième milliardaire mondial, déclarait dernièrement: «La lutte des classes existe... et c'est nous, les riches, qui l'avons gagnée!» Alors, autant que la prospérité des riches bénéficie à la majorité de la population. Et ce n'est pas avec Karl Marx qu'on y arrivera! ■

DIDIER MAURIN
PRÉSIDENT ET ADMINISTRATEUR
DE KATLEVA GESTION