

GRETA THUNBERG
OU
L'INACCESSIBLE SAINTETE CLIMATIQUE

Corentin de Salle, Directeur du Centre Jean Gol
&
Damien Ernst, Professeur à l'Université de Liège

Le voilier de Greta Thunberg a accosté mercredi passé à New York. Il eut été impensable que la championne de la lutte contre le réchauffement climatique se déplace en avion car ce mode de transport émet beaucoup de CO₂ (quoiqu'en réalité pas nécessairement beaucoup plus qu'une voiture par km parcouru par passager).

Greta se doit d'adopter un comportement exemplaire mais, en dépit de tous les moyens dont sa notoriété mondiale lui permet de bénéficier, la démarche ne parvient pas à être irréprochable. Certes, sous l'angle climatique, cette solution constitue a priori le nec plus ultra pour un tel voyage. Ce voilier est spécialement conçu pour effectuer des déplacements neutres en carbone. Il parvient même à générer l'électricité nécessaire aux passagers et au fonctionnement de l'appareillage perfectionné qu'il embarque. Néanmoins, il est fabriqué avec des matériaux qui, à l'instar des éoliennes, occasionnent une empreinte écologique importante (résine époxy, fibre de verre, métal, fibres synthétiques pour les cordages, peinture biocide pour la coque, etc.) qui ne sont ni biodégradables ni facilement recyclables. L'extraction, le transport et l'assemblage de ces matériaux en divers endroits du globe ont occasionné une dépense énergétique considérable. Sans même parler des ressources humaines, logistiques et matérielles nécessaires à sa conception, elles-mêmes génératrices de CO₂. Et passons sous silence les émissions qui auraient pu être évitées (comme le fait que le skipper revient par la voie des airs et que l'équipe qui rapatriera le bateau a pris un vol simple pour New York, soit six tickets d'avion).

En réalité, à moins de traverser l'Atlantique à la nage (sans être accompagné d'un bateau, fût-il même un voilier en bois), il est impossible à l'heure actuelle, quand on se déplace d'un continent à l'autre, d'être irréprochable face au tribunal de la neutralité carbone. Ce voilier « zéro carbone » n'est pas sans rappeler la communication autour de l'avion solaire Solar Impulse également « zéro carbone » mais dont l'existence et le fonctionnement nécessitaient, selon le calcul de Jean-Marc Jancovici, 400 kg de CO₂ pour 100 km, soit 16 fois plus qu'une voiture... Admettons néanmoins que, sans atteindre l'idéal de perfection climatique, ce mode de déplacement est celui qui s'en rapproche le plus. Se pose alors un autre problème : est-il accessible au tout venant ? Pas vraiment : il nécessite - et ce point est important - des ressources financières considérables. Le voilier Malizia II sur lequel elle naviguera a coûté plus de 4 millions €. Ce n'est pas un hasard si Christophe Colomb, Vasco de Gama, Magellan, etc. ont dû demander à des souverains européens de financer les premières traversées océaniques. Il est cocasse qu'aujourd'hui encore, c'est un membre d'une famille princière européenne qui finance ce voyage. Mais ce qui est dispendieux, ce n'est plus, comme au XV^{ème} siècle, la traversée atlantique en tant que telle - acte banal s'il en est - mais de le faire sans émettre de CO₂ et, comme le fait Malizia II, plus rapidement qu'au XV^{ème} siècle. Un comportement exemplaire qui ne peut être imité par le plus grand nombre est-il encore un comportement exemplaire ? N'est-il pas plutôt un signal adressé aux jeunes générations qu'il faut désormais renoncer à voyager autour du globe ?

A défaut d'être exemplaire, l'acte est cohérent : contrairement à certains hérauts climatiques de la génération précédente, Greta Thunberg - et c'est une bonne chose - calque ses actes sur les idées qu'elle défend. Il est bien révolu le temps du « Do what I say and not what I do » dont Al Gore -

qui sillonne la planète en avion pour dispenser des conférences grassement rémunérées - est assurément le représentant le plus magnifique. En 2007, un think américain, sur base de relevés qu'il avait pu se procurer auprès du service électrique de Nashville, avait révélé que la consommation d'électricité annuelle d'Al Gore concernant son domicile était de 221.000 kWh, soit vingt fois celle d'une maison moyenne américaine (10.656 kWh/an). Dix ans plus tard, il a refait le calcul sur base des factures de 2016 pour constater que, en dépit de gros travaux destinés à « verdier » la maison, sa consommation est restée [identique](#). Quant à l'ancien ministre de la transition énergétique, Nicolas Hulot, même s'il n'utilise plus les hélicoptères et les 4x4 de son émission Ushuaia, une polémique était née en 2017 à propos des 6 automobiles à essence, de la moto et du bateau dont il était [propriétaire](#).

Mais, cette époque est-elle réellement révolue ? En 2018, plus de 22.000 personnes se sont rendues en Pologne au sommet climatique COP24 de Katowice, la plupart en avion. Les délégations les plus nombreuses venaient [d'Afrique](#). A titre d'exemple, la Guinée a expédié pas moins de 406 délégués, la République démocratique du Congo 237 et la Côte d'Ivoire 191. Les organisateurs disent « compenser » les émissions en s'engageant à planter 6 millions d'arbres. Notons que ces « compensations » (qui seront également versées pour les membres du Malizia II qui font l'aller ou le retour en avion) ne sont pas sans rappeler le fameux commerce des « indulgences » au moyen-âge. Les organisateurs justifient par ailleurs ces déplacements avec un raisonnement utilitariste : cette dépense de CO₂ est un investissement qui, à terme, conduira, selon eux, à diminuer drastiquement les émissions. On comprend aussi que rien ne remplace le contact direct pour réseauter efficacement mais est-il indispensable d'expédier tant de délégués ? Pourquoi ne pas privilégier une participation virtuelle comme le préconisent les organisateurs ? A tout le moins, les activistes fréquentant habituellement ces sommets ne devraient-ils pas faire preuve d'un peu plus de tolérance lorsqu'ils fustigent le bilan carbone de leurs contemporains ?

A un échelon supérieur dans la sainteté climatique, nous trouvons ceux qui renoncent purement et simplement à l'avion en ce compris à des fins professionnelles. C'est par exemple le choix du professeur d'université Olivier De Schutter, ancien rapporteur spécial à l'ONU, qui s'en expliqué dans une [tribune](#). Cette attitude est, comme celle de Greta Thunberg, non seulement cohérente mais aussi, contrairement à celle de l'activiste suédoise, exemplaire (elle est accessible à tous). Mais, est-elle également morale ? Elle est morale au sens utilitariste (elle peut avoir pour effet de diminuer le nombre de voyages aériens émetteurs de CO₂) mais elle ne l'est pas au sens kantien.

En effet, selon le philosophe Emmanuel Kant, un comportement ne devient moral que s'il satisfait au test d'universalisation. C'est l'une des formulations du fameux impératif catégorique : « Agis toujours de manière telle que tu puisses vouloir que la maxime de ton action soit érigée en loi universelle ». Si l'application universelle de la maxime détruit l'objectif poursuivi par celle-ci, c'est qu'elle n'est pas morale. En l'occurrence, la maxime pourrait prendre cette forme : « toute personne qui désire diminuer les émissions de CO₂ doit s'abstenir de prendre l'avion ». Imaginons - pur exercice intellectuel - que cette maxime soit suivie par l'humanité entière, en ce compris par tous les aviateurs. Ce serait la fin du secteur aérien et, en conséquence, des trajets individuels (actuellement au nombre de plus de 4 milliards par an) et de tout le transport de fret aérien qui est l'un des rouages essentiels de la mondialisation. Soit un coup de frein très net donné à la mondialisation qui - les indicateurs onusiens le confirment chaque année - permet à la majeure partie des pays du tiers-monde de s'extraire graduellement de la pauvreté. Or, ce n'est qu'à partir d'un certain stade de développement économique qu'une société dispose des moyens financiers et technologiques pour décarboner son économie et, de manière plus générale, pour mettre en place des politiques environnementales. Si, désireuse de limiter les émissions, l'humanité renonçait à l'aviation, elle condamnerait les pays du tiers-monde à rester prisonniers d'une économie particulièrement destructrice de l'environnement et surtout... très émettrice en CO₂.

Ce n'est évidemment pas la conséquence recherchée de cette maxime mais le résultat contre-productif de son application, hautement improbable, à l'échelle universelle. Que des gens qui en ont les moyens décident d'arrêter de prendre l'avion est un choix hautement respectable qui aura pour effet de baisser le niveau des émissions. Respectable mais pas universalisable.

A une morale de sainteté climatique basée sur le sacrifice et le renoncement, nous préférons une éthique écologique pragmatique basée sur le progrès. Certains se sont indignés que Greta Thunberg ait accepté l'aide opportuniste de sympathisants très fortunés, notamment dans la famille monégasque. A tort. On conclut erronément que les déplacements climatiquement neutres ne seraient accessibles qu'aux riches. Ce qu'il faut plutôt retenir c'est que l'existence de la richesse permet à une avant-garde fortunée de trouver des solutions qui s'approchent de l'idéal (en l'occurrence, un transport presque neutre en carbone). Tesla est un bon exemple de ce phénomène. Peu importe si le snobisme et la volonté de parader entrent pour une part probablement plus déterminante que la préoccupation écologique dans le choix d'acquérir un tel véhicule. Le fait est que cela permet de décarboner l'économie. Depuis qu'Henri Ford a décidé de produire des voitures que même ses employés pouvaient acheter, l'histoire montre que quasiment toutes les innovations (téléphones, télévisions, pc, filtres à particules, gps, smartphones, mobilité électrique, etc.) finissent, via économies d'échelle et abaissement des coûts, par se démocratiser et à généraliser technologies et comportements moins polluants. Fabriqués initialement pour satisfaire caprices et goûts de luxe d'une élite, les accessoires d'hier deviennent en moins d'une génération, les indispensables objets de la vie quotidienne de l'écrasante majorité de la population d'aujourd'hui.

Est-ce à dire que chacun pourra voguer sur les océans dans des voiliers IMOCA devenus bon marché ? Evidemment que non. Non seulement, leur production nécessite trop d'énergie et de matériaux mais chacun réalise que c'est et cela restera trop onéreux, inconfortable et surtout trop lent pour s'avérer une solution confortable adaptée au transport de masse. L'avenir, ce n'est pas la fin des voyages en avion mais un transport aérien neutre en carbone. Et cela grâce à des solutions telles que celle dont nous avons traité dans un [article](#), comme par exemple le « kérosène vert », lequel pourrait être synthétisé à partir d'eau, d'électricité verte (excédentaire à certaines périodes de l'année) et de... CO₂ préalablement capté dans l'atmosphère par de grands ventilateurs. Libre à chacun de privilégier le « slow travel » pour les longues distances et il est probable que ce mode de transport fera surface avec les voitures autonomes circulant sur le continent. Mais, dans notre monde, la construction européenne restera une chimère sans le déplacement rapide des personnes et des biens. Sans même parler de l'intensification de nos liens avec l'Asie et les Etats-Unis qui mobilisera un très grand nombre de jeunes Européens.

Plutôt que de se cantonner dans le registre des reproches, imprécations et mises en garde, Greta Thunberg, ferait bien d'utiliser son crédit auprès des jeunes générations pour leur redonner de l'espoir et la volonté d'inventer le monde de demain. Par exemple, en déclarant qu'elle acceptera à nouveau de monter dans un avion une fois que sera commercialisé le kérosène vert ou toute autre solution qui rend les voyages en avion neutres en termes d'émission. Une voile du bateau porte la mention : « united behind science » : la science sert moins à établir des constats alarmistes pour limiter nos libertés qu'à inventer des solutions que les étendent.