

Enjeu climatique : Quel coût pour l'inaction ?

Pierre Ozer¹

Département des Sciences et Gestion de l'Environnement
Université de Liège

Petit arrêt sur image contemporain



Vivez comme vous voulez.

Sans cesse, nous sommes assommés par une kyrielle de messages publicitaires qui passent la rampe sans le moindre problème et prônent un certain mode de société. Un supermarché exhorte « Vivez comme vous voulez », l'autre clame « Et tout devient possible ». En effet, dans ce dernier, même ce qui pourrait paraître impossible est possible...

Ainsi, il arrive que les crevettes non décortiquées pêchées au large de la côte belge soient plus onéreuses que les crevettes décortiquées qui ont été jusqu'au Maroc par camion frigorifique², décortiquées manuellement en tirant profit d'une main d'oeuvre bon marché³, puis emballées sous vide, puis revenues en Belgique (soit un trajet de minimum 4500 km A/R), puis redistribuées dans les supermarchés...

Mai 2009, au cœur de la saison des asperges. Ah, les bonnes asperges à la flamande ! Il s'avère que le légume tant attendu de Malines est 50% plus cher que son jumeau venu par avion du Pérou, à 10500 kilomètres de notre royaume... Imaginez que le transport de marchandises par voie aérienne a été multiplié par 80 depuis 1960. Il faut dire qu'avec le prix du kérósène au litre (exonéré de toutes taxes et d'accises) qui a rarement dépassé les 0,15 US\$ durant trois décennies jusqu'en 2004, tout peut en effet devenir possible.

Puis, il y a aussi ces trois variétés de raisins vendus en vrac sur ce grand présentoir. Sur un fond jaune attirant le regard, une grande affiche indique la provenance des grappes : « Italie ». Italie ? On récolte les raisins au printemps en Italie ? Incroyable et... faux, bien sûr. En farfouillant sous les fruits, il appert sur les caisses que la provenance est chilienne. Une distance dix fois plus lointaine.

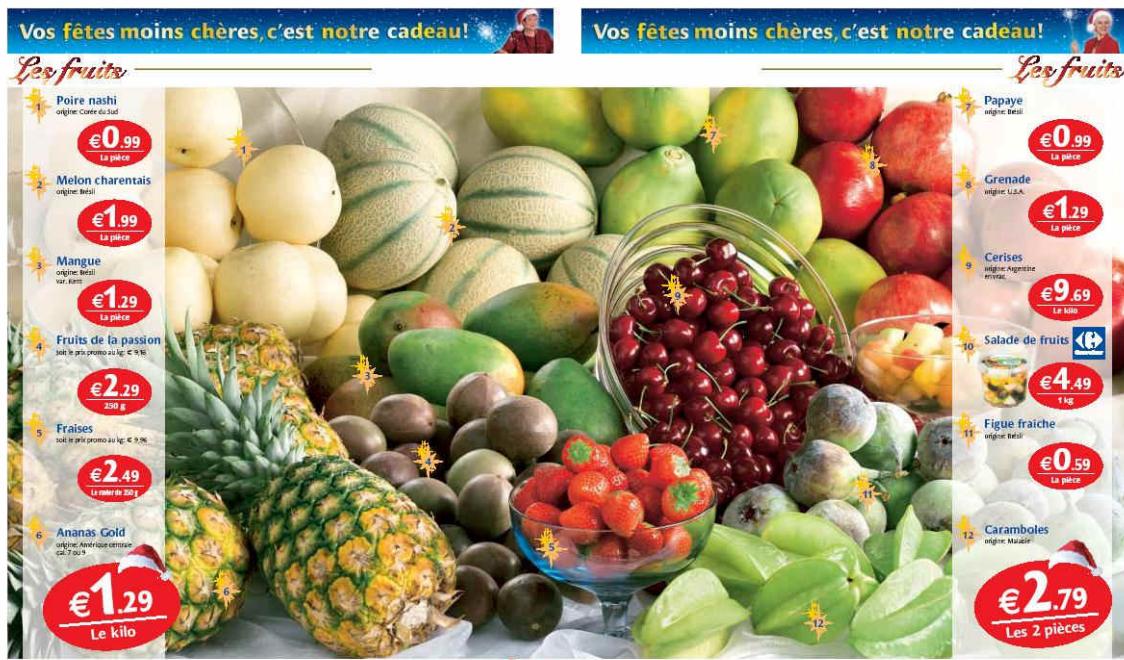
A coté, plusieurs variétés de pommes. Lorsque l'origine est indiquée sur les affiches, il s'avère qu'un bon tiers est erroné. Quant aux pommes Granny Smith, il n'y a pas d'origine. Et pour cause, elles viennent de Nouvelle-Zélande.

Sur cette affiche, on conseille de voir l'origine de l'aliment sur l'emballage alors qu'il est vendu en vrac... Information au consommateur claire et précise !



En face des fruits, les oignons. Choisissons les labellisés « bio ». Origine indiquée sur le présentoir : Belgique. Excellent, de plus en plus souvent, les consommateurs qui optent pour des produits biologiques apprécient leur provenance « locale », histoire de diminuer l'emprunte écologique de leur consommation. Mais il n'en est rien : le bulbe vient en réalité de Tasmanie ; de l'autre côté de la planète.

Une simple promenade au rayon frais de votre supermarché vous permet donc de faire plusieurs fois le tour du monde avec un panier de légume. Absurdité, monstrueuse absurdité : l'énergie grise et les coûts externes, à savoir ceux engendrés par les transports et la pollution qu'ils entraînent, ne se répercutent pas ou peu sur le prix final du produit.



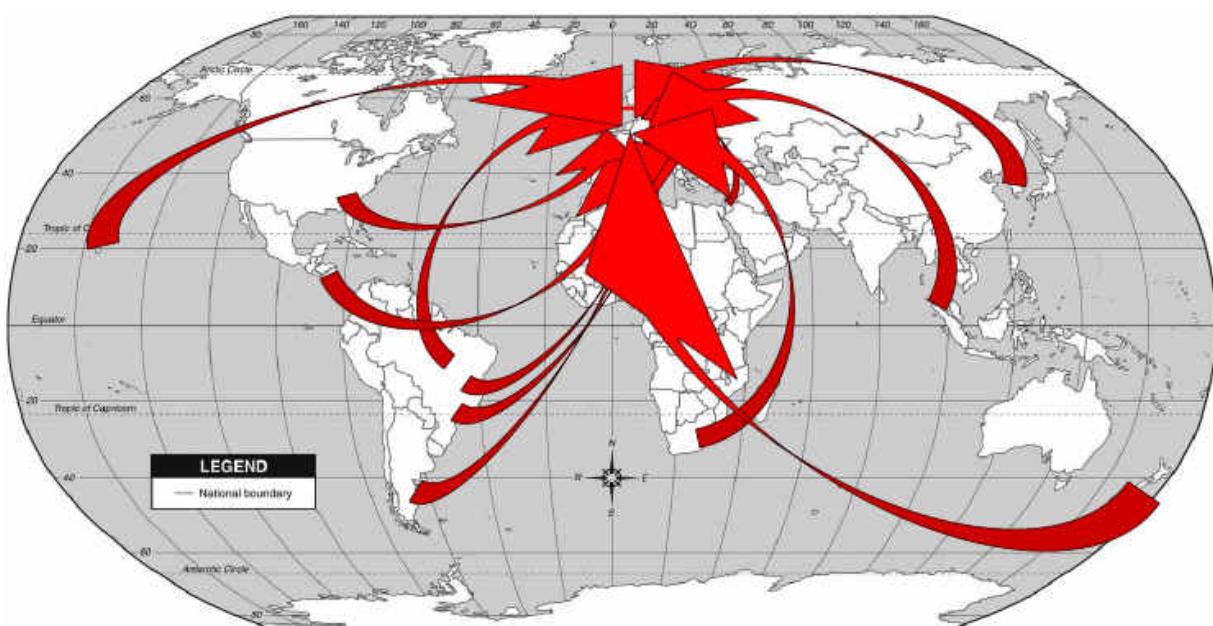
20 Carrefour

Retrouvez nos offres Happy Days sur www.hypercarrefour.be

Carrefour

Et tout devient possible

21



Exemple de fruits frais proposés aux consommateurs à la veille de Noël et origine de ceux-ci. La majeure partie de ces produits a été transportée par avion, le mode de transport le plus polluant.



Autre publicité. Une compagnie aérienne belge vous lance « Prenez l'avion comme ça vous prend ». Certains quotidiens embrayent et vont même jusqu'à vous exposer dans les détails la recette miracle pour « Acheter malin » : la faiblesse du dollar face à l'euro incite de plus en plus de Belges et d'Européens à faire leurs emplettes aux Etats-Unis. Et de nous expliquer qu'un nombre non négligeable de nos concitoyens vont passer un long week-end à New York pour s'offrir la dernière technologie à la mode ou des produits de luxe. Et de préciser qu'avec des différences de prix de 25 à 50% sur ces achats, le coût du billet d'avion pour ce shopping-trip est rapidement amorti. Mais pas un mot sur le fait que le transport aérien est très polluant. Ainsi, un seul voyageur souhaitant «acheter malin» quelques jours à New York émettra 3 tonnes de CO₂⁴, soit plus que les émissions annuelles d'une automobile ordinaire en Belgique ou les émissions annuelles totales de 30 congolais.

Certes, pour des raisons de rentabilité, le secteur aérien a fait des efforts de réduction de consommation d'énergie. Ainsi, depuis 1960, les émissions de CO₂ par kilomètre parcouru ont baissé de 70%. Mais, sur la même période, le nombre de passagers-kilomètres transportés (PKT) est passé de 132 à plus de 4.200 milliards, soit 32 fois plus en 2007 qu'en 1960⁵. Un simple calcul permet donc d'établir que le secteur aérien émet dix fois plus de CO₂ actuellement qu'en 1960, sans compter les autres effets indirects du secteur comme, par exemple, les traînées de condensation qui balafreront le ciel en haute altitude et ont un effet non négligeable sur le réchauffement climatique.

NOUVEAU.

**Faites décoller les avantages de
votre carte-plus avec Brussels Airlines.**

CHANGEONS NOS HABITUDES!

Les sacs en plastique à usage unique sont **définitivement** bannis de ce magasin. Ils représentent en effet des tonnes de déchets, dont notre environnement peut volontier se passer.

LES SACS BIODEGRADABLES EN MATIÈRE VÉGÉTALE, UNIQUENEMENT POUR VOUS DÉPANNER.

Nous mettons désormais à votre disposition des sacs biodégradables puisqu'ils sont issus de matières végétales à base de maïs ou de pomme de terre (ressources renouvelables). Ces sacs vous sont proposés à € 0,05.

Vivez comme vous voulez.

Un supermarché responsabilise ses clients : « Les sacs en plastique à usage unique sont **définitivement** bannis de ce magasin » pour préserver l'environnement et, dans le même temps, propose des voyages en avion gratuits pour ses meilleurs clients ... Greenwashing, quand tu nous tiens...

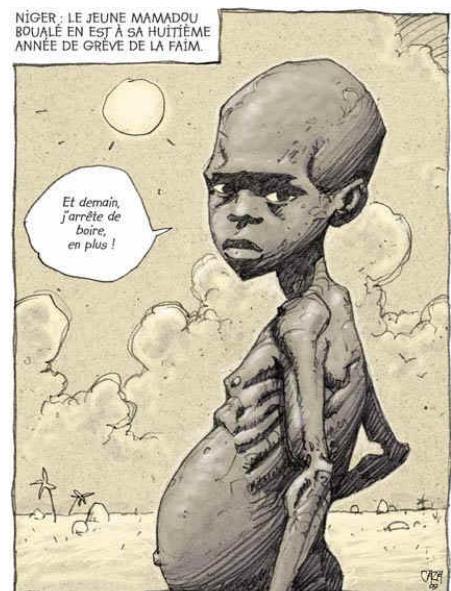
Et au secteur aérien de marteler que les émissions de CO₂ du secteur ne représentent que 2% des émissions globales. Une fois de plus, ces affirmations sont largement sous-estimées puisque les dernières études scientifiques indépendantes jugent que ce secteur est actuellement responsable de 4,9% des émissions globales de gaz à effet de serre et que, dans un scénario « business as usual », la part de l'aviation devrait vraisemblablement tripler d'ici à 2050⁶.

Malgré cela, l'IATA maintient que les progrès technologiques permettront de diminuer les émissions de CO₂ de son secteur de 25% par kilomètre parcouru d'ici 2020 (notamment grâce aux controversés agrocarburants)⁷. Avec, dans le même temps, une estimation de la croissance annuelle du secteur de 5,5%⁵... On le voit, l'impact du secteur sur le réchauffement climatique augmentera bel et bien en une seule décennie !

Mais l'IATA (International Air Transport Association) va plus loin et affirme que le secteur sera « zéro émission » à l'horizon ... 2050 et plaide, dans le même temps, pour l'absence de régulations « carbone » contraignantes mais plutôt pour un accord volontaire⁷...

On a vu dernièrement à quoi l'autorégulation « volontaire » d'un secteur peut mener (automobile, financier, etc.).

A la croisée des chemins



Nous vivons une époque formidable ! Notre planète est sous monitoring permanent grâce aux centaines de satellites et aux technologies de traitement de l'information qui nous alertent en direct par rapport aux différents stress environnementaux en cours. Ainsi, nous savons que la biodiversité disparaît ici et ailleurs. Nous savons que les forêts des pays en développement se contractent inexorablement. Nous savons que le réchauffement climatique est en route et qu'il va fragiliser nos économies en impactant les ressources en eau, les écosystèmes, les zones littorales, la santé publique, et –par là– les plus vulnérables d'entre nous que l'on nommera « réfugiés climatiques ». Nous savons aussi que les prix pétroliers sont actuellement ridiculement bas et qu'un baril de pétrole à 160 US\$ comme ce fut le cas en juillet 2008 de manière conjoncturelle deviendra la norme à moyen terme.

Nous sommes donc à l'heure des choix ! Nos sociétés doivent s'adapter au plus vite pour réduire leur vulnérabilité à tous ces changements qui peuvent aller très vite et s'emballer sans pouvoir être enrayés. Il nous faut appliquer les principes de précaution, et il n'y a plus de place pour les tergiversations, pour l'attentisme, pour les demi-mesures, car notre capacité à nous adapter à des bouleversements annoncés n'est malheureusement pas aussi simple et linéaire que retirer du feu une casserole de lait qui bout car on ne négocie pas avec la physique de l'atmosphère, pas plus d'ailleurs qu'avec la raréfaction des ressources pétrolières.

Et nous savons que pour tenter de contenir le réchauffement de la planète à +2°C en 2100 par rapport à la fin du siècle dernier, les émissions globales des gaz à effet de serre doivent connaître un plafond d'ici à 2020, et diminuer drastiquement ensuite. Sans quoi, nos sociétés devront affronter des températures beaucoup plus élevées avec des conséquences inimaginables sur l'économie, l'alimentation, la santé et, dans certaines contrées, la survie de la faune, de la flore, et de l'Homme.

Le Protocole de Kyoto est l'une des premières réponses apportées pour tenter de freiner cette inflation des émissions de gaz à effet de serre. Ratifié en 1998, il a pour objectif de diminuer celles-ci de 5,2% d'ici à 2012 par rapport à 1990. L'Europe s'était engagée à réduire ses émissions de 8% : cet objectif devrait être rencontré. Bonne nouvelle, donc.

Ceci dit, le plus complexe reste à faire. Selon le Giec (Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat), pour que la température de la planète ne s'élève 'que' de 2°C d'ici 2100, l'effort global de réduction des gaz à effet de serre sera considérable, de 25 à 40% d'ici 2020, et de 80 à 95% d'ici 2050.

Il faut donc mettre en place un système plus ambitieux. Il sera négocié à Copenhague en décembre 2009, et probablement finalisé fin 2010, sous la présidence belge de l'Union européenne. Autant dire que la Belgique –dans ce cas de figure– aura la main et un poids non négligeable dans l'orientation finale du processus. Plusieurs grands objectifs devront être rencontrés pour préparer cette révolution, parmi lesquels un effort global avec toutes les nations du globe ; un objectif de réduction des gaz à effet de serre de 25 à 40% en une décennie⁸ ; et l'inclusion du transport aérien et maritime.

Or, dans les deux exemples préalablement mentionnés, il paraît évident que les solutions technologiques innovantes et moins énergivores ne suffiront pas à infléchir les émissions de gaz à effet de serre. Il faudra donc impérativement consommer moins, mieux et autrement. Ces choix devront passer par une éducation permanente et adéquate des citoyens pour qu'ils puissent assimiler et adopter les bonnes pratiques. Pour poser des choix clairs, les consommateurs devront être correctement informés par rapport aux conséquences de leurs achats. En outre, la responsabilité sociétale des entreprises, intégrant les préoccupations sociales, environnementales et économiques dans leurs activités (notamment dans leurs stratégies de distribution et de communication) sera primordiale et devra être notée objectivement pour pouvoir attirer des investisseurs. Finalement, les pouvoirs publics devront être très vigilants dans les différentes matières pour lesquelles ils ont des responsabilités : aménagement du territoire (notamment pour ne plus éparpiller l'habitat mais plutôt le densifier), normes architecturales (habitats groupés et 'passifs'), mise en place de transports en commun performants, isolation drastique des immeubles existants, mise en place de système alternatifs (promotion des circuits courts en agriculture, par exemple), etc.

Nous n'avons plus le choix. Nous devrons composer avec ces nouvelles contraintes qui, par ailleurs, seront de véritables opportunités pour qui peut s'adapter et innover. Pour réussir ce grand défi, nous devrons tous être sur le pont ; de l'écolier à la multinationale, en ratissant large, de la Belgique à la Chine, en passant par les Etats-Unis d'Amérique et le Burundi. L'enjeu est plus qu'important et le coût de l'action sera largement inférieur au coût de l'inaction !

¹ Pierre Ozer. Email : pozer@ulg.ac.be. Téléphone : 0498 387905.

² Durant des années, les crevettes grises de la Mer du Nord ont été envoyées au Maroc par avion.

³ Les ouvrières « décortiqueuses » gagnent entre 100 et 200 € par mois (48 heures/semaine) en fonction du volume réalisé, soit entre 0,5 et 1 € de l'heure. Une misère à 20 km de l'Europe ! Reportage ARTE intitulé « Le long voyage de la crevette ». http://www.arte.tv/fr/content/tv/02_Universes/U1_Comprendre_le_monde/02-Magazines/17_20Global_20Mag/06_20Effet_20Domino/edition-2009.09.18-19_3A30/ART_20DOM_29/2847696.html

⁴ <https://www.atmosfair.de/>

⁵ OACI (Organisation de l'aviation civile internationale), 2008. Rapport annuel 2007. Doc9898. 87 p. + annexes.

⁶ UNFCCC must include international aviation and shipping emissions in measures on climate change, May 2009. www.transportenvironment.org/Publications/prep_hand_out/lid:538

⁷ IATA Calls for a Zero Emissions Future, 2007. <http://www.iata.org/pressroom/pr/2007-06-04-02.htm>

⁸ Plus de détails : Négociations sur les changements climatiques : Le point sur les enjeux des acteurs de Copenhague. <http://hdl.handle.net/2268/25296>