



Depuis plus de 20 ans,  
le papier de votre journal  
« Les Echos » est issu  
de fibre recyclée.

## LE POINT DE VUE

d'Antoine Foucher

# Climat : les fausses promesses de la croissance verte

Dans ses documents préparatoires au sixième rapport d'évaluation, prévu pour 2022, le GIEC (Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat) rappelle que la limitation du réchauffement climatique à deux degrés suppose de contenir les émissions cumulées de CO<sub>2</sub> dans l'atmosphère depuis 1870 à environ 3.000 milliards de tonnes et que cela implique de réduire, d'ici à 2050, les émissions annuelles d'environ 65 % par rapport à 2018.

Mettre en place une croissance verte durable, ce serait donc produire davantage d'énergie pour augmenter le PIB (pas de production supplémentaire sans énergie supplémentaire) et, en même temps, réduire les émissions de CO<sub>2</sub> pour ne pas dépasser les deux degrés. La production d'énergie non carbonée serait deux fois sollicitée : une première fois pour rendre possible la production supplémentaire et une seconde fois pour remplacer l'énergie carbonée aujourd'hui utilisée, responsable de 80 % des émissions de CO<sub>2</sub>.

D'ici à 2050, remplacer 65 % de l'énergie carbonée actuelle et, en même temps, accompagner une croissance annuelle mondiale de 2,5 % (moyenne des années 2010) suppose de dégager environ 600 exajoules supplémentaires d'énergie décarbonée. Pour donner un ordre de grandeur, cela reviendrait à recréer 20 fois le parc éolien et solaire mondial actuel : il faudrait reconstruire tous les dix-huit mois pendant trente ans toutes les éoliennes et tous les panneaux solaires du monde pour atteindre

la quantité d'énergie nécessaire. Même en intégrant l'efficacité énergétique dans le raisonnement, on voit d'emblée, avec l'ordre de grandeur en jeu, que maintenir la croissance mondiale sur le rythme de la précédente décennie et, en même temps, limiter le réchauffement planétaire à deux degrés est physiquement impossible.

Qu'à cela ne tienne : si ça ne passe pas à 2,5 %, alors partons sur 1 % de croissance. Las ! Même à 1 % (ce qui signifierait déjà une forme de retour à une sta-

**C'est au moment même où la promesse occidentale d'amélioration continue du train de vie se mondialise qu'elle devient intenable.**

gnation mondiale pérenne), il faudrait dégager plus de 400 exajoules supplémentaires d'énergie décarbonée, soit par exemple 16 fois le parc nucléaire mondial actuel... En réalité, nous avons déjà dépensé une part si importante de notre « budget carbone » (2.250 tonnes de milliards de CO<sub>2</sub> déjà émis en 2018) que la limitation du réchauffement à deux degrés ne pourrait passer que par une diminution de notre consommation d'énergie carbonée plus rapide que ce que le progrès technique et les investissements, même colossaux (le GIEC évalue les besoins à 2.500 milliards de

dollars annuels pendant vingt ans), peuvent laisser espérer en termes de croissance d'énergie décarbonée.

En d'autres termes, il n'y aura pas, car il ne peut pas physiquement y en avoir, de limitation du réchauffement climatique à deux degrés sans une phase transitoire de réduction de la production mondiale : soit la consommation d'énergie carbonée diminue plus vite que la consommation d'énergie non carbonée n'augmente, et alors il y aura moins de production mondiale, mais les deux degrés restent crédibles ; soit la diminution de l'énergie carbonée se fait au même rythme ou moins rapidement que l'augmentation des renouvelables et du nucléaire, et alors une croissance mondiale continue demeure possible, mais les deux degrés seront allègrement franchis, avec leurs conséquences.

C'est au moment même où la promesse occidentale d'amélioration continue du train de vie se mondialise qu'elle devient intenable. C'est inaudible pour l'immense majorité des populations des pays émergents, et même pour une bonne partie de l'Occident. Et pourtant, la croissance verte ne pouvant pas marcher, c'est un autre « en même temps » qu'il faut inventer : investir comme jamais dans l'innovation et la production d'énergie non carbonée, et, en même temps, réduire notre consommation de produits et services exigeant beaucoup d'énergie... Une « civilisation écologique », en quelque sorte.

Antoine Foucher est président du cabinet Quintet Conseil.

## LE POINT DE VUE

d'Alain Landec

# Voiture électrique : l'heure des remises en question

Les Français se convertissent à la voiture électrique. Les immatriculations progressent de 11 % pour ce type de véhicules et régressent de 25 % pour les moteurs thermiques. Cette évolution du parc automobile vers l'électrique (100 % ou hybride) fait entrer la filière de la distribution et de la réparation automobile indépendantes (qui représente un bien plus grand nombre d'emplois que celui des constructeurs), et plus globalement l'univers entier des services associés au monde de l'automobile, dans une nouvelle ère.

A partir de maintenant s'impose pour toute une série de métiers et de professions liés au moteur thermique une reconversion drastique, pour ne pas dire une « remise en question ». Des faits comme le « dieselgate », notamment, ont accéléré la marche vers un point de bascule qui impactera bien évidemment la filière automobile en totalité. Les stations-service d'antan ont quasiment disparu de nos paysages urbains. Les bornes de recharge de batterie sont de plus en plus présentes en ville, comme dans les réseaux autoroutiers de pompes à essence. Pour autant, nos distributeurs de pièces détachées, nos garages et nos carrossiers ne sont évidemment pas voués à la disparition !

Nos professions le savent : même si le règne de l'électrique est programmé, le remplacement total d'un parc automobile par un autre n'est pas pour demain. En octobre dernier, la Feda (Fédération de la distribution automobile) a publié un Livre blanc sur l'impact

pour notre secteur à l'horizon 2035. Ce Livre blanc nous enseigne que le mouvement de fond que nous connaissons est une transition à la mesure des deux précédentes mutations traversées par les métiers de la réparation : l'arrivée de l'injection dans les années 1970, et l'irruption de l'informatique et du multiplexage à la fin des années 1990. A chacune de ces mutations, le monde de la réparation s'est formé et professionnalisé. Celui de la distribution a intégré les nouveaux composants, les nouvelles technologies, les nouvelles approches

**Même si le règne de l'électrique est programmé, le remplacement total d'un parc automobile par un autre n'est pas pour demain.**

techniques et commerciales. Et donc, une fois de plus, nous allons nous adapter !

Nous savons que les chiffres d'affaires de nos entreprises seront fortement impactés par ces évolutions. Si ceux des réparateurs agréés varieront de -10 % en scénario bas et jusqu'à -26 % en scénario haut à l'horizon 2035, nous savons aussi que ceux de tous les acteurs de l'entretien et de la réparation des véhicules évolueront sous l'influence de l'âge des parcs entrants. Les réparateurs agréés

traitant les véhicules les plus jeunes seront les plus impactés par l'électrification du parc. En revanche, les réseaux indépendants qui sont notamment en charge des véhicules plus anciens (de 7 à plus de 16 ans d'âge, selon les sources) souffriront moins. Mais nous savons aussi que des opportunités nouvelles vont s'offrir à nos entreprises, par exemple celle de la conversion des automobiles équipées de motorisation thermique en véhicules dotés de moteurs électriques. L'arrêté du 13 mars 2020 du ministère de la Transition écologique et solidaire a officialisé le retrofit thermique à batterie ou à pile à combustible (hydrogène), désormais possible pour tous les véhicules thermiques de plus de 5 ans d'âge, hors ceux de collection.

Mais il existe encore bien d'autres voies de reconversion. L'électrification offre donc des opportunités inédites qui nécessiteront à la fois une formation professionnelle adaptée et des compétences nouvelles. Le parc automobile va muter, c'est donc désormais une certitude. Mais il va le faire de manière progressive et prévisible, nous laissant le temps de nous adapter. Nous avons choisi de nous adapter et de croire en notre futur, nous ne laisserons pas passer notre chance, comme, en d'autres temps, certains élus effrayés par le progrès ont regardé passer les trains chez leurs voisins !

Alain Landec est président de la Feda (Fédération de la distribution automobile).

# art&culture

## Mort de Jean-Pierre Bacri, l'artiste drôlement triste

Jean-Pierre Bacri est mort lundi 18 janvier des suites d'un cancer à l'âge de soixante-neuf ans. Figure du théâtre et du cinéma, l'artiste était un habitué des rôles d'antihéros tendres et bourrus, plusieurs fois récompensé comme acteur, mais aussi comme scénariste. Il avait reçu cinq César, quatre fois le trophée du meilleur scénario avec son ex-compagne Agnès Jaoui (pour « Smoking/No Smoking », « Un air de famille », « On connaît la chanson » et « Le Goût des autres ») et une fois celui du meilleur acteur dans un second rôle pour « On connaît la chanson ».

### Art dramatique et petits rôles

Dans les rôles qu'il choisissait, ou ceux qu'il écrivait avec Agnès Jaoui, Jean-Pierre Bacri pourfendait le sectarisme culturel, le conformisme, les chapelles, la servilité... C'est son père qui lui avait transmis cette morale, lors de son enfance à Castiglione (Algérie), où il naît en mai 1951. Facteur, son géniteur travaillait le week-end dans le cinéma de la ville et avait fait découvrir le septième art à son fils. En 1962, la famille émigre à Cannes, où Jean-Pierre Bacri entreprend des études de lettres. Quand il monte à Paris et pousse la porte d'un cours d'art dramatique, c'est d'abord l'écriture qui l'intéresse. En 1977, il écrit sa première pièce, « Tout simplement », vite suivie de trois autres. Parallèlement, Jean-Pierre Bacri décroche de petits rôles à la télévision et sur

les planches. En 1982, son personnage de proxénète dans « Le Grand Pardon » d'Alexandre Arcady le fait connaître du grand public. Deux ans plus tard, il est nommé aux César comme meilleur acteur dans un second rôle pour son personnage de flic dépassé et taciturne dans « Subway » de Luc Besson.

### Jaoui-Bacri, le duo de choc

Mais son talent n'éclate vraiment qu'au côté d'Agnès Jaoui qu'il rencontre en 1987 au théâtre dans « L'Anniversaire » de Pinter, mis en scène par Jean-Michel Ribes. Très vite, les « Jacri », comme les surnommaient Resnais, mettent en commun leur humour acide et leur don d'observation pour écrire à quatre mains. Leur première pièce « Cuisine et Dépendances » (1992) est un succès vite adapté au cinéma, tout comme « Un air de famille » (1996). Alain Resnais fait appel à eux pour les scénarios de « Smoking/No Smoking » (1993) et « On connaît la chanson » (1997). Puis Agnès Jaoui passe derrière la caméra pour « Le Goût des autres » (2000).

Ces dernières années, l'acteur tournait moins, se limitant à deux films par an et revendiquant son droit à la paresse. On l'a revu au théâtre en 2016 dans « Les Femmes savantes », mis en scène par Catherine Hiegel. Parmi ses tout derniers films, il a joué dans « Place publique » d'Agnès Jaoui, en 2018. — **Les Echos** (source AFP)



Jean-Pierre Bacri a été récompensé cinq fois à la Cérémonie des César, quatre fois comme scénariste et une fois comme acteur. Photo Loïc Venance/AFP

## L'adieu à la mère de Philippe Besson

Philippe Chevilley  
@pchevilley

ROMAN FRANÇAIS  
**Le Dernier Enfant**  
de Philippe Besson  
Julliard, 206 pages,  
19 euros.

actes ou scènes, qui marquent autant par leurs dialogues, laconiques, que par leurs silences, lourds de sentiments en fusion.

Philippe Besson ne collectionne pas les grands gestes. « Le Dernier Enfant », son dernier « bébé », le prouve une nouvelle fois. L'écrivain signe un roman tout simple, dont l'histoire s'avère on ne peut plus banale. Tout juste majeur, Théo, qui a grandi dans une bourgade française, part s'installer dans un studio en ville pour entamer ses études supérieures. Il est le troisième enfant de Patrick, chef de rayon dans un supermarché, et d'Anne-Marie, caissière... et le dernier à quitter le nid familial. Un déchirement pour son père et, surtout, pour sa mère, livrée à sa solitude. Quelques drames, depuis longtemps surmontés, ont jalonné leur existence, comme celle de tout un chacun : la mort brutale des parents d'Anne-Marie, événement qui a précipité son mariage avec Patrick, ou le grave accident de vélo de Théo. Sinon, rien... La routine.

Les intrigues les plus simples ne sont pas les plus faciles à raconter. On vise l'épure et on verse dans les clichés. Philippe Besson a l'art de surfer sur les petits riens du quotidien, de créer une touchante petite musique avec quelques notes et d'infimes variations. Son mini-drame familial suit la structure d'une tragédie classique : unité d'action (le déménagement de Théo), de temps (une journée) et – quasiment – de lieu (une ville et ses alentours). Le roman se déploie en neuf

### Amour à feu doux

Du réveil dans le pavillon au déménagement dans la ville voisine, du déballage des cartons au déjeuner dans un restaurant branché, du retour à la maison du couple désœuvré à la promenade nocturne d'Anne-Marie, le romancier nous fait pénétrer dans la psyché de personnages ordinaires, bouleversés par l'inéluctable cycle de la vie. Pas de grands sentiments dans cette calme tribu, mais un amour à feu doux, et qui finit par brûler les cœurs. Celui de Théo, qui sait comment larguer les amarres d'un tel amour sans blesser sa mère ; celui d'Anne-Marie, prêt à exploser de douleur ; celui de Patrick, habitué depuis si longtemps à battre en sourdine.

Se déploie ainsi une fable douce-amère, qui exalte à sa façon la tendresse familiale – l'émerveillement maladroit des parents, la reconnaissance bourru des enfants –, mais en montrant les limites d'un schéma traditionnel qui peut devenir mortifère. Quand Anne-Marie comprend quelle n'a vécu que pour ses enfants pendant trente ans, le départ du dernier sonne comme un coup de grâce. L'appel du vide devient alors menaçant. Tous les fils et toutes les mères devraient refermer « Le Dernier Enfant » avec un pincement au cœur. ■