

Dix idées pour le climat

Des experts invités du Festival des idées du podcast « Chaleur humaine » du « Monde » présentent leurs solutions

L'année 2025 peut-elle nous donner des raisons d'espérer? La question peut sembler saugrenue, tant les derniers mois ont semblé catastrophiques sur le plan de la crise écologique. L'échec des négociations internationales sur le plastique, sur la biodiversité, sur la désertification et l'absence d'une COP ambitieuse sur le climat ont de quoi refroidir les plus optimistes. Le retour à la Maison Blanche de Donald Trump, climatosceptique assumé et soutien de l'industrie pétrolière, les attaques en Europe contre les politiques climatiques et les reculs en France sur les sujets environnementaux ne donnent guère plus d'espérance. Dans le même temps, 2024 a été l'une des années les plus chaudes jamais enregistrées depuis le début des mesures; les catastrophes climatiques se multiplient à l'échelle globale, et ni la France ni l'Europe ne sont épargnées.

Pourtant, le pessimisme ne peut être notre seul horizon collectif. Les années qui viennent sont cruciales pour faire baisser les émissions de gaz à effet de serre et enrayer l'effondrement de la biodiversité. Depuis près de trois ans, le podcast « Chaleur humaine » du Monde donne la parole à des expertes et des experts, dans tous les domaines concernés par la transition climatique, pour tenter de dessiner les solutions qui peuvent nous mettre sur une autre trajectoire.

Le premier Festival des idées « Chaleur humaine », qui s'est tenu le 14 décembre 2024 à Paris, au Théâtre

de la Ville, a rassemblé dix invités du podcast, qui ont chacun présenté une idée, comme autant de bonnes résolutions pour ce début 2025. Cette édition spéciale propose un résumé de leurs interventions; par ailleurs écoutables dans leur intégralité sur le site du Monde et sur toutes les plateformes de podcast.

DES BÉNÉFICES NOMBREUX

De ces dix idées, on peut tirer trois sources d'espoir et regarder autrement l'année qui s'annonce. La première bonne nouvelle, c'est que, pour beaucoup de sujets liés à la transition climatique, les solutions existent. Bien sûr, beaucoup de ces idées ne peuvent être mises en place du jour au lendemain, pas plus qu'il n'existe de solution parfaite qui pourrait régler la crise écologique d'un coup. Mais des dizaines de pistes pragmatiques peuvent lancer dès maintenant cette transformation. Mieux cibler les énergies fossiles, favoriser la réparation, promouvoir des véhicules légers, se débarrasser des engrais chimiques ou taxer les importations carbonées: ces idées, présentées dans nos pages, ne prétendent pas résoudre tous les problèmes, mais elles peuvent nous permettre d'avancer collectivement.

La deuxième source d'espoir, c'est qu'une majorité de Français souhaitent que la question climatique soit prise plus au sérieux. Le baromètre de l'Ademe, l'agence de la transition écologique, est venu le rappeler à l'automne 2024. Non seulement une majorité de citoyens ont conscience

de ces défis, mais 58% d'entre eux pensent que les solutions reposent sur une « modification importante de nos modes de vie ». De nombreuses initiatives citoyennes, partout sur le territoire, attestent d'une prise de conscience sans précédent. Là encore, les difficultés et les contradictions sont nombreuses, il serait vain de le nier. Mais toutes les études montrent une demande forte en faveur de politiques climatiques plus justes et mieux expliquées.

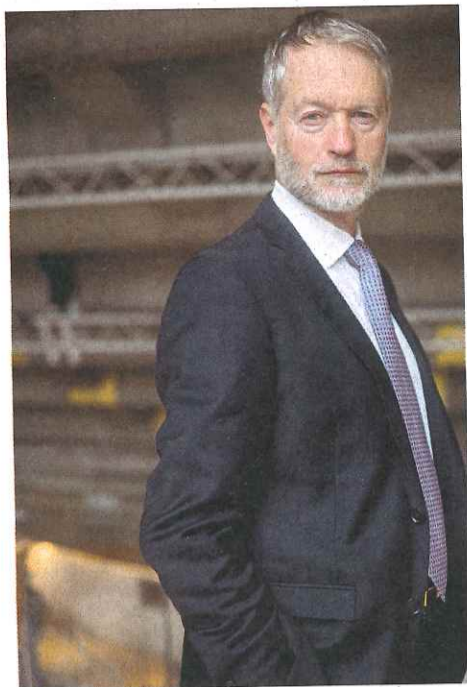
La troisième bonne nouvelle, c'est que les bénéfices de la transition sont nombreux et peuvent rendre nos vies meilleures. La bataille pour le climat et la biodiversité est souvent perçue comme une longue liste de contraintes et d'efforts à fournir. Mais il ne s'agit pas simplement de sang, de sueur et de larmes. Diminuer les énergies fossiles, c'est un avantage majeur pour l'économie française – qui importe chaque année entre 60 et 100 milliards d'euros de pétrole et de gaz. Limiter la place des voitures thermiques, c'est diminuer les risques de maladies cardio-vasculaires et améliorer la santé des plus vulnérables. Engager la transition agricole, c'est préserver nos territoires et notre santé. Refuser le commerce inéquitable, c'est préserver une industrie forte en Europe, avec des règles sociales et environnementales de qualité.

Autrement dit: les solutions existent, les citoyens les attendent, et elles peuvent améliorer nos vies. Au travail! ■

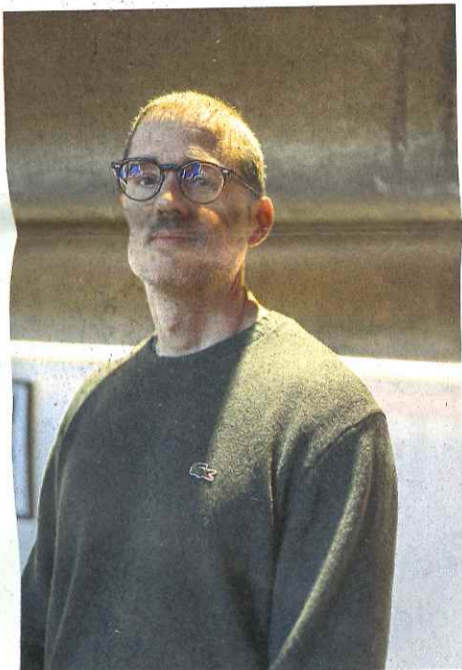
NABIL WAKIM

Nos excréments recyclés en engrais

Marc-André Selosse, microbiologiste spécialiste des sols, mise sur le retour des « merdoducs »
Onze grammes d'azote et 0,7 gramme de phosphore : c'est ce que contient l'urine que chacun de nous produit quotidiennement. Ces éléments nutritifs étant indispensables à l'agriculture, pourquoi ne pas les utiliser ? « Nos excréments représentent l'équivalent de 30 % à 40 % des besoins de l'agriculture française chaque année », calcule le microbiologiste spécialiste des sols Marc-André Selosse. Ce secteur pèse 20 % de nos émissions de gaz à effet de serre (GES) et les engrais minéraux utilisés massivement dans les champs émettent de puissants GES, tel le protoxyde d'azote. Utiliser nos urines et fèces pour en remplacer une partie présente des avantages. « Ça réduirait d'un facteur de trois à quatre les émissions pour la même fertilité, et, à terme, ça coûterait deux fois moins cher que les engrais minéraux », note le microbiologiste. Les toilettes sèches, qui permettent de récupérer les excréments, restent marginales. Peut-on imaginer de généraliser cette pratique aux villes ? « Il y a eu un « merdoduc » à Lyon au XIX^e siècle qui transportait les fèces urbains vers la campagne. Si on a fait ça au XIX^e, on devrait y arriver ! », argumente M. Selosse, qui cite le savoir-faire de l'Agence spatiale européenne, capable de recycler l'urine des astronautes, ou le programme Ocapl de l'École nationale des ponts et chaussées, qui vient d'inaugurer le premier point d'apport volontaire d'urine de France dans les Hauts-de-Seine. Les citoyens pourraient inciter leurs élus à proposer leur commune comme territoire pilote, afin « d'incarner l'espoir que représente la merde », ajoute Marc-André Selosse.



Marc-André Selosse.



Jean-David Zeitoun.

La généralisation du Nutri-Score

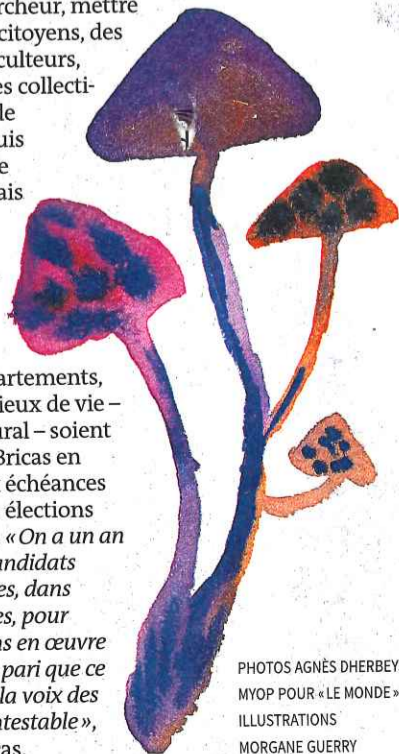
Jean-David Zeitoun, médecin épidémiologiste, propose de détaxer les produits bien notés
Pour sauver la planète, et notre santé, pourquoi ne pas utiliser les outils qu'on a déjà sous la main ? C'est la remarque du médecin épidémiologiste Jean-David Zeitoun qui souhaite rendre obligatoire et contraignant le Nutri-Score, l'étiquetage indiquant la qualité nutritionnelle des aliments par des lettres et des couleurs, très facilement compréhensible. « Les études montrent que les gens se servent de leurs cerveaux quand ils vont faire leurs courses, et que le Nutri-Score est efficace pour influencer les comportements d'achats, plutôt vers le vert que vers le rouge », explique Jean-David Zeitoun, qui souligne que l'obésité, une maladie liée au comportement alimentaire, provoque actuellement 5 millions de morts par an dans le monde. Orienter les chariots vers de la nourriture bonne pour la santé, on comprend l'intérêt, mais quel bénéfice en tirerait la planète ? « En moyenne, quand vous achetez du « vert », vous achetez des produits moins émissifs ou moins polluants, notamment à travers un clivage végétal contre animal », précise Jean-David Zeitoun. Pour être efficace, rendre obligatoire cet affichage devrait s'accompagner de mesures légales : interdire la publicité pour les produits mal « nutri-scorés » ou limiter leur place en rayon dans la grande distribution. Un effet supplémentaire de détaxe sur les produits bien nutri-scorés permettrait enfin de rendre « ces aliments moins chers pour les gens ». Un cercle vertueux, bon pour le porte-monnaie, la santé et la planète.



Nicolas Bricas.

300 conventions citoyennes pour l'alimentation

Nicolas Bricas, socio-économiste et spécialiste de l'alimentation durable, milite pour une reprise en main démocratique du système alimentaire global
Que voulons-nous manger demain ? Des protéines synthétisées industriellement ou des légumes ayant poussé dans un champ ? Le pari de Nicolas Bricas, socio-économiste de l'alimentation et spécialiste de l'alimentation durable, consiste à poser ces questions à des groupes de citoyens pour susciter le débat. « L'alimentation c'est intéressant : n'importe quel citoyen se sent légitime d'en parler, parce que manger, c'est ce qu'il fait tous les jours », explique Nicolas Bricas. Cet enjeu quotidien croise les enjeux climatiques puisque l'agriculture représente aujourd'hui un cinquième de nos émissions de gaz à effet de serre et, dans ce secteur, les lobbys qui freinent la transition agricole sont particulièrement puissants. Pour le chercheur, mettre autour de la table des citoyens, des scientifiques, des agriculteurs, des distributeurs et des collectivités peut permettre de reprendre la parole, puis la main, sur le système alimentaire global, mais ce type d'action ne vaut que si l'expérience se démultiplie. Techniquement, cela signifie organiser 300 conventions, environ trois par départements, pour que tous les milieux de vie – urbain, périurbain, rural – soient représentés. Nicolas Bricas en appelle d'ailleurs aux échéances électorales, et vise les élections municipales de 2026. « On a un an pour convaincre les candidats de se porter volontaires, dans des villes et des villages, pour mettre ces conventions en œuvre et les fédérer. Je fais le pari que ce qui sort fortement de la voix des citoyens n'est plus contestable », explique Nicolas Bricas.



PHOTOS AGNÈS DHERBEYS/ MYOP POUR « LE MONDE » ILLUSTRATIONS MORGANE GUERRY



CONSOMMER L'ÉNERGIE AUTREMENT

Rendre visibles les énergies fossiles

Thomas Veyrenc, ingénieur, préconise la création d'un « fossile score »
Pour réussir la transition climatique, le premier objectif est de réduire drastiquement notre consommation d'énergies fossiles. Mais comment se débarrasser d'un problème que personne ne voit ? Telle est l'équation posée par Thomas Veyrenc, ingénieur et membre du directoire du Réseau de transport d'électricité (RTE) de France. Car, pourtant, « elles sont partout dans notre pays », souligne-t-il. C'est l'essence de nos voitures, le gaz de nos chaudières ou le charbon qui alimente nos hauts-fourneaux. La France en est dépendante à 60 %. Les scénarios de décarbonation du pays, que Thomas Veyrenc a coordonnés pour RTE France, en 2021, proposent des chemins pour essayer d'être neutre en carbone en 2050. « Mais on arrive à avancer quand on est clair sur le point de départ », insiste-t-il. Pour résoudre ce problème, l'ingénieur propose deux pistes. D'abord créer un « fossile score », une sorte d'indice de dépendance aux énergies fossiles, qui puisse être accolé à toutes les décisions de politique publique, afin d'évaluer si ces dernières permettent de réduire notre consommation de pétrole, de gaz ou de charbon, et dans quelles proportions. Ensuite, viser un horizon temporel proche. « Nos objectifs climatiques sont très difficiles à percevoir, 2050, c'est proche pour les climatologues, mais c'est loin pour l'action publique », note-t-il. Quand on vous parle de 2050, exigez qu'on vous parle de 2030, plaide Thomas Veyrenc. Une échéance qui, selon lui, peut permettre d'« articuler des leviers très opérationnels pour obtenir des petites victoires ».



Thomas Veyrenc.



Lucie Pinson.

Un ratio pour les investissements bancaires

Lucie Pinson, directrice de Reclaim Finance, veut intéresser toute la société à la finance
Les énergies fossiles continuent à être utilisées parce que des banques financent leur extraction. C'est donc sur elles que repose en partie notre avenir climatique. « Les acteurs financiers doivent décider dès aujourd'hui de se fixer des objectifs alignés avec ce à quoi le monde doit ressembler dans cinq, dix et quinze ans », explique Lucie Pinson, directrice de l'ONG Reclaim Finance. Pour cela, l'Agence internationale de l'énergie (AIE) a fixé une feuille de route. En 2030, il faudra investir 10 euros dans les énergies renouvelables pour 1 euro dans les énergies fossiles. Le bon vouloir des banques et des assureurs ne suffira pas. « L'autorégulation, c'est trop lent, c'est insuffisant et c'est volontaire, donc ça ne concerne pas tous les acteurs ». En 2025, les acteurs économiques seront tenus par la réglementation européenne de présenter des plans de transition. « La bataille qui s'ouvre aujourd'hui consiste à définir ce que l'on y trouve et à s'assurer qu'on y mette ce fameux ratio de financement », analyse Lucie Pinson. Une occasion qu'elle estime « techniquement possible et politiquement compliquée », arguant que les milieux d'affaires, soutenus « par les partis politiques, notamment de droite », sont vent debout contre de telles contraintes. Pour surmonter cet obstacle, elle plaide pour « faire de la finance un sujet de société ». On discute bien, en famille ou entre amis, des avantages et des inconvénients des services de tel ou tel établissement bancaire. Il s'agit désormais de mêler de l'impact de ces derniers sur le climat. Le site Change-de-banque.org, créé par Reclaim Finance, en a dressé la liste. De quoi alimenter les réflexions de chacun et permettre « d'utiliser le prétexte du choix d'un compte courant ou d'épargne pour avoir une discussion sur l'impact de la finance sur nos vies et sur la nécessité d'en reprendre le contrôle ».



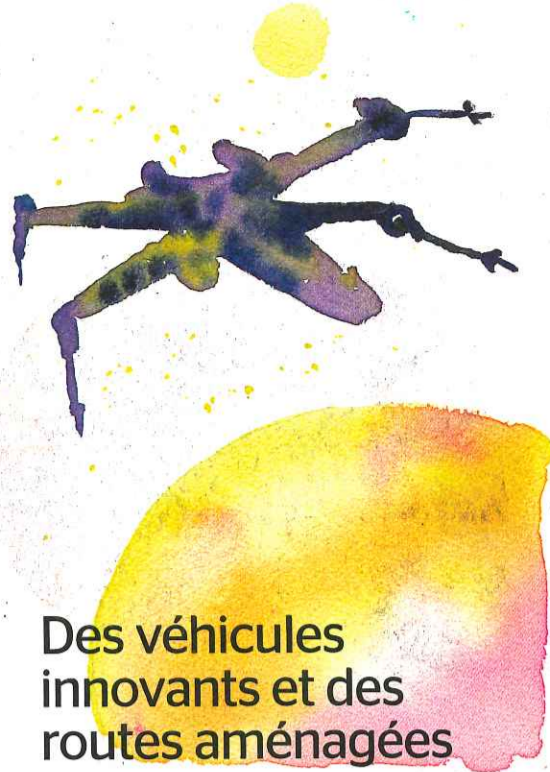
Aurélien Bigo.



Philippe Bihouix.

La ressourcerie comme lieu de vie

Philippe Bihouix, ingénieur et essayiste, rêve d'une France « low-tech nation ». Quel est le point commun entre un immeuble et une perceuse ? Entre un fer à repasser et un vélo ? La fabrication de tous ces objets, petits ou gros, a nécessité des ressources minérales et énergétiques dont il faut ralentir ou arrêter l'extraction pour sauver le climat. Pour les économiser, on peut intensifier les usages des objets comme des infrastructures, par exemple en les partageant. Une école peut se transformer en aire de jeux le week-end, une tondeuse peut être empruntée dans une bibliothèque d'objets. « C'est la première piste d'économie : moins fabriquer », avance l'ingénieur et essayiste Philippe Bihouix. La seconde consiste à faire durer ces mêmes objets plus longtemps. « Aujourd'hui on est dans un modèle du consommer-jeter, une voiture en fin de vie, on la broie, ça vaut pour à peu près tout. Il y a plein d'objets du quotidien qui pourraient durer beaucoup plus », explique Philippe Bihouix. Pour prolonger leur vie, il faudrait d'abord mieux les concevoir, les rendre réparables et recyclables. Il faudrait ensuite que la réparation par des professionnels soit compétitive face à l'achat neuf, en jouant sur les taxes. Mais il faudrait également permettre aux usagers de se frotter à la réparation. « On pourrait avoir comme ambition d'ouvrir un "repair café" dans toutes les communes et dans tous les quartiers de France », propose Philippe Bihouix. Des lieux comme support d'une culture dont on pourrait être fiers collectivement. « Il faut qu'on change d'imaginaire, le futur, ce n'est pas juste la Silicon Valley et l'intelligence artificielle, on pourrait imaginer une France "low-tech nation" et pas juste "start-up nation", une France qui accueille des touristes ou des étudiants étrangers qui repartiraient ébahis face à tous ces restaurants zéro déchet et tous ces lieux de réparation ! », ajoute-t-il.



Des véhicules innovants et des routes aménagées

Aurélien Bigo, chercheur spécialiste de la décarbonation des transports, appelle à repenser les infrastructures routières. C'est un véhicule plus gros qu'un vélo mais plus petit qu'une voiture. Il en existe déjà des prototypes, et ses multiples formes sont rassemblées sous le nom de « véhicule intermédiaire ». On peut le définir ainsi : un vélo-voiture de moins de 100 kilos, équipé d'une carrosserie contre les intempéries et d'un pédalage assisté jusqu'à 45 km/h. En quoi cet engin peut-il résoudre l'épineuse question de la décarbonation des transports, et en particulier celle de la voiture individuelle qui représente 15 % de nos émissions de gaz à effet de serre ? « La voiture est dominante dans la mobilité, en particulier dans les zones peu denses ou périurbaines, avec peu de transports en commun, pourtant elle est souvent surdimensionnée et pourrait être remplacée pour de nombreux usages », explique Aurélien Bigo, chercheur spécialiste de la décarbonation des transports. A-t-on vraiment besoin d'un engin de cinq places, pesant plus d'une tonne et pouvant rouler à 180 km/h, pour conduire ses enfants à l'école ou faire ses courses ? Les véhicules intermédiaires peuvent s'y substituer. A condition de prendre en compte les infrastructures routières. « Si l'on veut que des véhicules beaucoup plus sobres, mais aussi plus lents et plus vulnérables, roulent, il va falloir repenser la hiérarchie du réseau, en particulier en milieu peu dense où tout est à faire », précise Aurélien Bigo. C'est chose possible en France, où l'on compte 1,1 million de kilomètres de route, en réservant certaines voies ou en les aménageant pour un meilleur partage. Pour faire émerger ces véhicules, la filière naissante a besoin que des usagers les testent massivement. Collectivités et entreprises peuvent être mises à contribution en créant une flotte de véhicules partagés et en les faisant essayer par leurs administrés ou leurs salariés.



TRANSFORMER L'ÉCONOMIE



Julia Faure.

Un bonus-malus pour lutter contre la fast fashion

Julia Faure, entrepreneuse et coprésidente du Mouvement Impact France, veut s'attaquer au problème de la surproduction textile. Et si on décidait qu'un tee-shirt à 3 euros coûtait maintenant 5 euros, s'il a été produit en ne respectant pas des conditions sociales minimales ? C'est l'idée de Julia Faure, entrepreneuse et coprésidente du Mouvement Impact France : la création d'un malus sur les vêtements produits dans des conditions qui ne permettent pas d'assurer un salaire vital, c'est-à-dire offrant des conditions de vie dignes dans le pays où l'on vit. Ce malus social aurait à terme un effet sur les émissions de gaz à effet de serre. Chaque année, en France, 2,8 milliards de vêtements sont mis sur le marché. La consommation de vêtements a été multipliée par deux depuis les années 1980 et l'indice prix – le prix des vêtements par rapport au prix des autres objets – a été divisé par trois. « Le principal problème écologique de l'industrie de la mode est lié au volume de production. Or l'explosion de la consommation a été permise parce que le prix des vêtements a baissé lorsqu'on a délocalisé la production. Résoudre le problème du salaire des gens qui fabriquent nos vêtements, c'est aussi résoudre la question de la surproduction textile », explique Julia Faure. Un tel système permettrait de rendre plus compétitifs les Etats dotés de normes sociales et environnementales robustes, comme les pays européens, dans lesquels la filière textile peine à se maintenir. Une loi de régulation de l'impact environnemental de la fast fashion, adoptée à l'unanimité par l'Assemblée nationale en mars 2024, est désormais sur la table du président du Sénat, Gérard Larcher. « Si elle passe, on peut imaginer en faire passer une autre sur l'impact social. D'autres secteurs, comme l'ameublement ou même l'agriculture, pourraient être inspirés, tout comme des pays voisins. Il y a un fort potentiel d'effet domino. Mais pour cela, il faut un peu de courage politique et de résistance aux lobbys », note l'entrepreneuse.



Anaïs Voy-Gillis.

Une taxe sur le charbon

Anaïs Voy-Gillis, chercheuse spécialiste de la décarbonation de l'industrie, souhaite pénaliser les produits importés. Pour faire tourner leurs usines, des pays utilisent de l'électricité produite à partir de charbon. Cette énergie, la plus émettrice, représente 27 % des émissions mondiales de gaz à effet de serre. C'est une partie de ce bilan carbone que la France et l'Europe importent à travers tous les biens manufacturés, grille-pain, voitures ou panneaux solaires, qui pénètrent sur notre territoire. Taxer ces biens à hauteur de la proportion de charbon contenue dans l'électricité qui a permis leur production, c'est l'idée d'Anaïs Voy-Gillis, directrice stratégie et responsabilité sociale des entreprises (RSE) d'une entreprise de chimie et chercheuse spécialiste de la décarbonation de l'industrie. Pour des produits fabriqués en Chine, par exemple, une telle taxe s'élèverait à 61 %, selon elle. « Ce mécanisme permettrait de financer notre réindustrialisation et notre transition et pourrait également constituer une contribution financière à destination des pays qui seront les premières victimes du réchauffement », explique-t-elle. Car de l'argent, il en faut – « des centaines de milliards d'euros » – pour décarboner toutes nos activités, et notamment notre industrie. Ce levier réglementaire ne peut être mis en place qu'au prix d'un plaidoyer auprès des instances européennes comme nationales et « en assumant le rapport de force avec les pays exportateurs », précise Anaïs Voy-Gillis. A une échelle plus proche, les syndicats comme les comités sociaux et économiques (CSE) des entreprises peuvent orienter les cartes-cadeaux des employés vers des produits fabriqués en France.



Dominique Méda.

Des indicateurs de richesse mieux adaptés

Dominique Méda, sociologue, plaide pour la création d'outils plus représentatifs de la santé d'une nation. Les lunettes avec lesquelles nous regardons l'économie nous rendent myopes, changeons-les ! C'est le credo de la sociologue Dominique Méda, qui plaide pour de nouveaux indicateurs de richesse, seuls capables de témoigner d'une transition vers un monde décarboné et respectueux du vivant. « Le PIB [produit intérieur brut] ne donne pas une bonne idée de ce qu'est la richesse d'une société : il oublie les activités domestiques, bénévoles, familiales, il ne regarde pas la manière dont les revenus sont distribués dans la société et, surtout, il oublie complètement le patrimoine naturel », souligne-t-elle. Ces chiffres, associés chaque année à la bonne ou la mauvaise santé d'une nation, sont-ils si importants ? Un indicateur, c'est « une vision du monde », argue Dominique Méda, qui précise qu'il « oriente les comportements des entreprises, des politiques publiques et des individus ». Que faudrait-il ajouter au vieux PIB ? En premier lieu, un indicateur d'« empreinte carbone », afin de tenir compte des effets de nos activités sur le climat. En second, un « indice de santé sociale », pour avoir une vision de la « cohésion sociale » d'un pays. A l'échelle de l'entreprise, la réglementation européenne exige déjà que les plus grosses d'entre elles communiquent des informations sur leurs impacts sur l'environnement et la société. Alors que les mesures environnementales sont remises en cause, il est important de maintenir ces contraintes. D'autres entreprises se montrent volontaires. C'est le cas des quelque 1200 entités réunies dans la convention des entreprises pour le climat, qui s'est fixé comme cap de passer « d'une économie extractive à une économie régénérative », explique Dominique Méda. ■ CÉCILE CAZENAVE