



Dernier jour de vendanges, le 9 novembre, au domaine de Denbies Wine Estate au Royaume-Uni.
ERIC TSCHAEN/REA

Le pactole du réchauffement

PARIS CLIMAT 2015



Quelles sont les entreprises qui vont tirer profit du réchauffement climatique? La question hérisse encore. «Le jeu des gagnants et des perdants n'est pas la meilleure façon d'intervenir. Ce serait trop donner de grain à moudre aux climatosceptiques», avance Patrice Geoffron, économiste, professeur à l'université Paris-Dauphine et directeur du Centre de géopolitique de l'énergie et des matières premières.

Tous les experts veulent combattre l'idée que la lutte contre ce dérèglement serait une chance à saisir pour nombre de sociétés. «Les inconvénients économiques seront toujours plus nombreux que les avantages», note M. Geoffron. «Les conséquences du réchauffement dépendront du temps et du lieu et surtout des émissions à venir qui ne sont pas prévisibles. Une même activité peut donc gagner ici et maintenant et perdre là et plus tard», théorise l'ingénieur conseil Jean-Marc Jancovici. De fait, dans les comités de direction, les tableaux de bord réchauffement climatique sont encore rares. «Son impact sur notre chiffre d'affaires n'est pas un mouvement violent et rapide», explique Fabrice Didier, directeur marketing de Saint-Gobain, spécialiste de l'isolation thermique. Il s'en félicite, puisque «le secteur industriel préfère les mouvements de fond pour adapter son outil de production».

Pourtant, le monde des affaires a changé d'état d'esprit. Une prise de conscience s'opère, selon Frédéric Samama, directeur adjoint des entités souveraines chez Amundi. «De grandes voix se sont élevées pour placer le débat du réchauffement climatique sur le terrain économique», observe-t-il.

Des milliers de milliards à investir

De fait, la finance commence à se mobiliser. «L'ingénierie financière, c'est le nerf de la guerre», note M. Geoffron. Les capitaux doivent affluer pour servir la bonne cause de la chasse au CO₂. Les travaux entrepris par sir Nicholas Stern, économiste britannique, et Felipe Calderon, ancien président du Mexi-

Transition énergétique, transports alternatifs, nouvelles normes... Les milliards vont pleuvoir sur certains secteurs. Les financiers se positionnent et les industriels tentent d'en profiter. Il en va parfois de leur survie

que, pour chiffrer la réallocation des capitaux qu'exige la limitation du réchauffement climatique à 2 degrés font référence, depuis leur publication en 2014.

«L'industrie de l'énergie fossile (hors gaz) perdrait 6 000 milliards de dollars [5 660 milliards d'euros] d'investissements d'ici à 2030. Les énergies renouvelables en gagneraient 5 000. Et le secteur de l'efficacité énergétique (bâtiment, transport, etc.) verrait ses investissements croître de 9 000», énumère M. Geoffron. Une manière de flécher

les gagnants de la transition. En France aussi, la machine à investissement s'est mise en marche. Crédit agricole a d'ores et déjà financé 340 parcs éoliens. Sa filiale, Amundi, multiplie ses prises de participation dans l'industrie bas carbone. La banque néerlandaise ABN Amro en est également. En Bourse, les projets d'entreprises qui relèvent des énergies renouvelables sont plébiscités.

En 2014, la petite société McPhy en a profité à plein. A la grande surprise de Pascal Mauberger, son PDG. Lors de son introduc-

tion en mars 2014 à la Bourse de Paris, cette start-up spécialisée dans la compression de l'hydrogène et son stockage a fait tourner les têtes des investisseurs. «L'action a été souscrite dix fois», raconte M. Mauberger. McPhy obtient 32 millions d'euros d'argent frais alors qu'il en espérait 25.

Cette appétence se manifeste aussi sur les réseaux alternatifs de financement. Le Groupe CEM vient ainsi de boucler le financement de sa centrale hydroélectrique en Ariège. Cette société familiale a fait appel au site de financement participatif Bulb in Town. En un mois de temps seulement, elle a obtenu le million d'euros qui lui manquait.

L'argent afflue donc, et l'activité se développe. Toyota va doubler ses ventes de véhicules hybrides en cinq ans en Europe pour atteindre 400 000 exemplaires en 2020. Et la France se couvre de panneaux photovoltaïques et d'éoliennes. Le secteur éolien a vu ses effectifs croître de 15% depuis 2013 dans l'Hexagone. Mais le rythme de croissance de certaines activités paraît encore bien lent.

LES CAPITAUX DEVRAIENT AFFLUER POUR SERVIR LA BONNE CAUSE DE LA CHASSE AU CO₂

Le fantasme de la route maritime du Nord

LA RÉDUCTION de la banquise est une machine à fantasmes. Le sol du Grand Nord, qui regorge de gisements d'hydrocarbures, a attiré nombre de compagnies pétrolières. L'exploration de cet eldorado s'est révélée décevante. En septembre, Shell a annoncé renoncer à toute exploitation au large de l'Alaska. Il ferme son puits Burger J foré par 2 000 mètres de profondeur. Le groupe anglo-néerlandais y a englouti 7 milliards d'euros.

Qu'en sera-t-il des routes maritimes révélées par la fonte de la banquise? Selon les climatologues, l'océan Arctique pourrait être libre de glace en 2050. Cela dégagera une route Nord-Est le long de la Sibérie et un passage Nord-Ouest le long de l'Alaska. Rotterdam ne sera plus qu'à 14 000 km de Tokyo, contre 21 200 par le canal de Suez ou 23 300 km par le canal de Panama.

La Russie s'en réjouit. Moscou rêve d'encaisser davantage de taxes de droit de passage sur tous les cargos qui naviguent dans ses eaux territoriales de la mer de Sibérie orientale. Le pays n'est pas le seul à œuvrer en ce sens. Le 9 novembre, dans le cadre d'un sommet bilatéral, l'Islande et la Corée du Sud se sont promis d'ouvrir «une route maritime reliant l'Asie à l'Europe» par l'Arctique pour des raisons géopolitiques.

Glace dérivante

À l'horizon 2030, vu le rythme de fonte des glaces, la distance entre le port de Rotterdam, aux Pays-Bas, et le port de Busan, en Corée du Sud, serait réduite de 32%. Il ne faudrait plus qu'un mois pour relier les deux sites, contre 40 jours aujourd'hui. Et la route serait ouverte toute l'année (quatre mois actuellement).

Tous les armateurs de navires commerciaux y verraient le moyen d'éviter les goulets d'étranglement de Panama et du canal de Suez où transitent respectivement 11 000 et 18 000 cargos par an. Mais, pour l'heure, ils sont rares à emprunter ces routes septentrionales. «En 2014, un seul navire commercial a transité par le passage du Nord-Ouest, 53 par le passage de la Sibérie», rapporte Frédéric Lasserre, directeur du Conseil québécois d'études géopolitiques à l'université Laval.

Car les obstacles au développement du trafic commercial sont nombreux. Malgré le réchauffement climatique, les conditions de navigation sont toujours très risquées au printemps et à l'automne. La glace dérivante expose les armateurs à des retards incompatibles avec leurs «horaires définis plusieurs mois à l'avance» et les «pénalités

de retard considérables» qu'imposent leurs clients, pointe M. Lasserre.

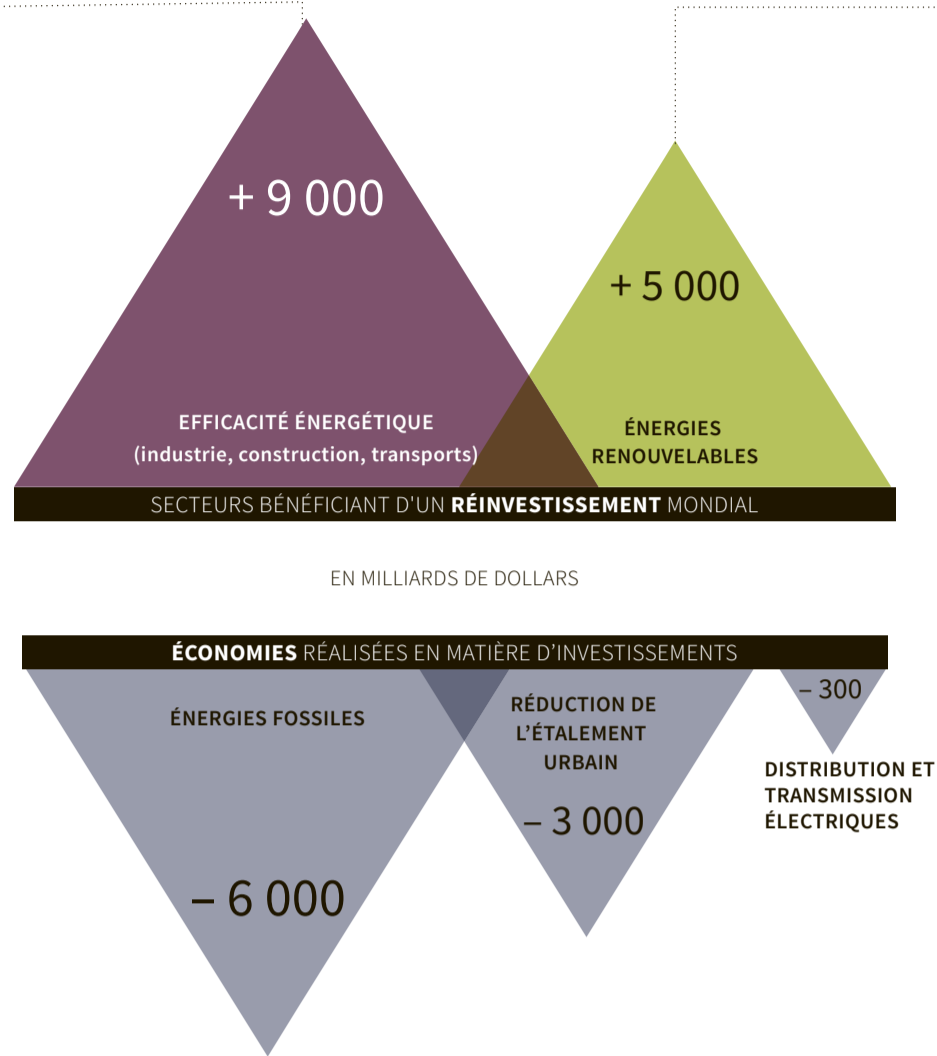
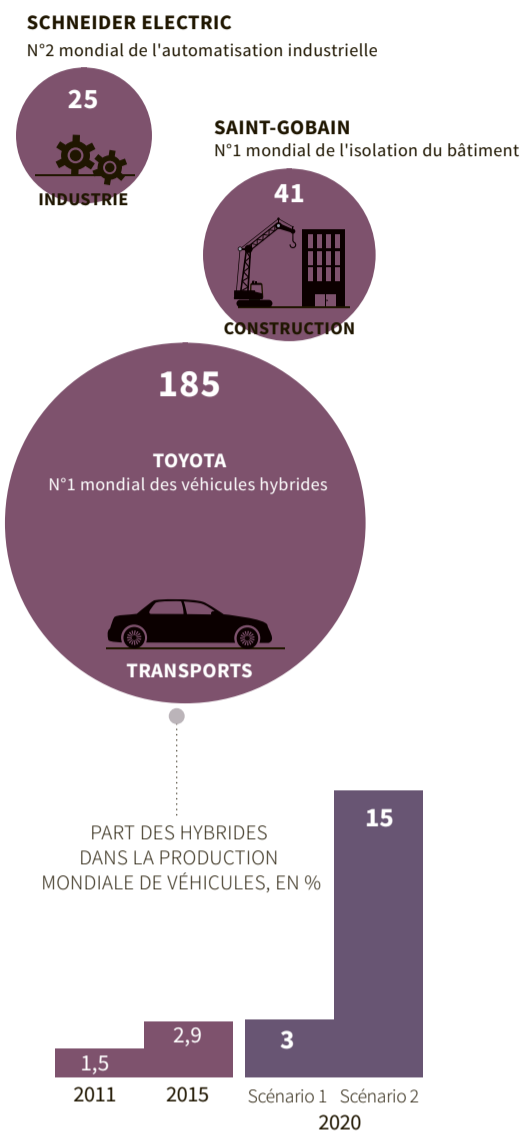
Le coût de construction et d'exploitation de navires à coque renforcée – porte-conteneurs ou cargos de transport en vrac – alourdirait trop les comptes d'exploitation. Il faudrait amortir les surcoûts induits par le Grand Nord: personnel formé, entretien, taxes, assurances et équipement spécifiques reviennent fort cher.

Enfin, a contrario d'un Rotterdam-Shanghai et de ses escales (Le Havre, Algésiras, Bombay ou Singapour), l'Arctique n'offre aucun arrêt intermédiaire indispensable à la rentabilisation d'un trajet de cargo. «C'est une route entre deux points qui passe par un désert commercial», pointe M. Lasserre. Dès lors, les routes arctiques ne seront pas de sitôt les autoroutes du XXI^e siècle. ■

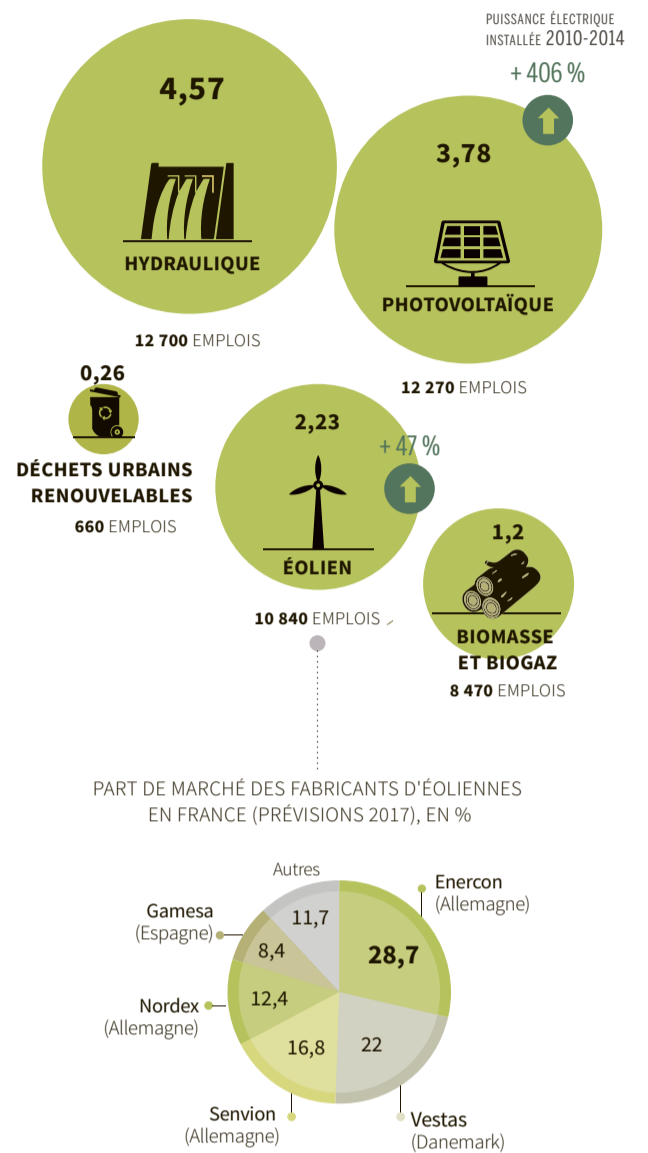
JU. GA.

Les secteurs gagnants de la lutte contre le réchauffement climatique

Exemples d'entreprises qui vont profiter du marché de l'efficacité énergétique :
CHIFFRE D'AFFAIRES 2014, EN MILLIARDS D'EUROS



Poids économique des énergies renouvelables en France
CHIFFRE D'AFFAIRES 2013, EN MILLIARDS D'EUROS



Scénario 1 : baisse du coût de la technologie, subventions importantes
Scénario 2 : subventions limitées, hausse modérée du prix des carburants

SOURCES : THE NEW CLIMATE ECONOMY REPORT, OLIVER WYMAN, BAROMÈTRE DES ÉNERGIES RENOUVELABLES EN FRANCE, SOCIÉTÉS, « LE MONDE »

C'est notamment le cas dans l'industrie de l'efficacité énergétique. Sur le papier, le potentiel du marché de la laine de verre, du vitrage isolant et de la régulation à distance du chauffage est énorme. En France, « des dizaines de millions de logements » sont à rénover, se réjouit Saint-Gobain. Le spécialiste français des isolants multiplie les innovations. Ce sera pour se mettre en conformité avec les normes de la réglementation thermique 2020, applicable aux bâtiments neufs à énergie passive.

Le distributeur de produits électriques Rexel se place également. « La croissance du marché mondial est de l'ordre de 15 % à 20 % par an », chiffre son PDG, Rudy Provoost. La société entend doubler son chiffre d'affaires sur le marché de l'efficacité énergétique entre 2011 et 2020. Aux fabricants et distributeurs de matériaux plus performants s'ajoutent « les spécialistes de l'optimisation énergétique des bâtiments existants de type Cofely, filiale d'Engie, ou Dalkia, filiale d'EDF », note Arnaud Leroi, associé chez Bain & Company, spécialiste des services aux collectivités locales. Tous œuvrent pour l'adoption de solutions de pilotage intelligentes de la consommation des bâtiments. Ils espèrent ainsi voir décoller les volumes de ventes, réduire les coûts de fabrication et accélérer la démocratisation de produits jugés encore trop chers. « A la manière de l'ABS qui a d'abord équipé les voitures de luxe avant de se généraliser », ajoute M. Didier, de Saint-Gobain.

Chacun attend de pied ferme la publication des décrets d'application de la loi de transition énergétique pour une croissance verte adoptée en août. Il faudrait une loi Malraux du thermique en France, plaide ainsi Pierre-André de Chalendar, PDG de Saint-Gobain. C'est-à-dire une fiscalité qui inciterait les propriétaires à intervenir sur leur bien. Sinon, « au rythme actuel, cela va nous prendre un siècle pour rénover le résidentiel ! », s'agace M. Provoost, numéro un de Rexel.

En 2012, François Hollande avait fixé l'objectif de moderniser « 500 000 logements par an » d'ici à 2017. Malgré des crédits d'impôts accordés aux propriétaires, « nous n'en sommes qu'à un tiers de ce chiffre », observe M. Geoffron. Tout serait trop lent. Alors que ces chantiers de rénovation pourraient relancer un secteur du BTP empêtré dans la crise depuis 2008. « Des mécanismes plus efficaces permettraient de créer de la croissance et des emplois », plaide M. Provoost.

La lutte contre le gaspillage énergétique et l'adoption de nouvelles réglementations peuvent aussi être une planche de salut en

temps de crise. Deret en a fait l'expérience. Sans le véhicule électrique, « c'est bien simple, Deret n'existerait plus », assure son directeur administratif, Patrick Maillet.

En 2008, le transporteur français se dote d'une flotte de véhicules pour décrocher un appel d'offres de Sephora. En ville, l'enseigne veut être livrée tôt le matin, par des véhicules propres. La Ville de Paris réfléchit alors à l'imposer à tous. Qu'à cela ne tienne : Deret prend le virage du véhicule électrique, puis du moteur hybride. Aujourd'hui, cette activité de transport « propre » représente 80 % de son activité.

Le développement de l'activité est aussi ce qu'a obtenu Lacroix Sofrel, leader des produits de télégestion des réseaux d'eau, à la faveur de réglementations contraignantes. Dernière en date : le Grenelle de l'environnement. En 2012, un décret impose aux réseaux d'eau d'atteindre un taux de rendement de 85 %. En clair, les fuites ne peuvent dépasser le seuil de 15 % du débit.

Dès lors, les collectivités locales s'équipent à tout-va de boîtiers et de systèmes de monitoring pour mesurer le débit. « Une eau perdue est une eau non facturée. Et autant d'énergie gâchée pour la pomper et l'acheminer », plaide Roland Crambert, directeur marketing de Lacroix Sofrel. La mesure suffit à emballer les ventes de ce fabricant et à le faire connaître à l'étranger : il équipe désormais nombre de pays qui dessalent l'eau de mer, dont l'Arabie saoudite. « Cela nous a ouvert de nouvelles portes », juge M. Crambert.

UNE CHANCE POUR CERTAINS

Le risque de catastrophe naturelle qu'entraîne le réchauffement climatique peut-il aussi être une opportunité à saisir ? Sans faire preuve de cynisme, force est de constater que oui. La compagnie d'assurances Axa vient de publier une étude réalisée par le cabinet Penn Schoen Berland auprès de 1104 dirigeants de PME dans une dizaine de pays. Les résultats sont édifiants : seules 26 % d'entre elles sont dotées d'un plan anti-catastrophe, bien que 59 % aient déjà été affectées par le changement climatique. Dès lors, Axa peut espérer récupérer de nouveaux clients en soulignant le risque de catastrophe naturelle.

C'est le cas aussi dans le BTP. Depuis l'ouragan Katrina (2005) aux États-Unis, les inondations dues à la tempête Xynthia en France (2010) et le tsunami au Japon (2011), Arcadis, spécialiste néerlandais des infrastructures, est désormais davantage sollicité par des clients privés pour « se prémunir des risques de montée des eaux », convient Phi-

LA LUTTE CONTRE LE GASPILLAGE ÉNERGÉTIQUE PEUT ÊTRE UNE PLANCHE DE SALUT EN TEMPS DE CRISE

lippe Autuori, directeur de la division infrastructure pour la France.

La hausse des polices d'assurance inciterait, par exemple, les industriels à évaluer les risques climatiques et à protéger leurs plates-formes logistiques, usines et autres actifs, de tout risque d'inondation. A Dunkerque, Arcadis a ainsi rehaussé les digues de protection du terminal méthanier en cours de construction par le groupe EDF à côté de la centrale nucléaire de Gravelines. A Calais, les digues du port ont été calibrées pour résister à la montée des eaux prévue sur les cent prochaines années.

A plus petite échelle, à Toulouse, Arcadis a aussi décroché le chantier de protection des rives de la Garonne. Toutefois, « le marché des travaux publics demeure décroissant depuis deux ans », note M. Autuori, comme pour nuancer tout réel emballement. Les gagnants du changement climatique entendent rester modestes. ■

JULIETTE GARNIER

Le bel avenir des vignobles anglais

LA VIGNE prospère sous le soleil d'Angleterre, au Royaume-Uni. Grâce à la hausse des températures dans le nord de l'Europe, le pinot noir et le chardonnay s'acclimatent au sol calcaire du Surrey, du Sussex et du Kent, dans le sud-est du pays. Depuis une trentaine d'années est apparue une production viticole « de petits terroirs », explique Vincent Perrin, directeur général du Comité interprofessionnel des vins de Champagne.

Cette petite industrie viticole est aujourd'hui solide. Le nombre d'exploitations est passé d'une poignée à près de 600 aujourd'hui. Le pays produit autour de 6 millions de bouteilles par an. Sa production a doublé depuis 2009 pour atteindre 47 millions d'hectolitres en 2014, selon l'Organisation internationale de la vigne et du vin (OIV).

Certes, ce volume est encore faible. L'Angleterre figure loin derrière le trio de tête que forment l'Italie, l'Espagne et la France. Mais les vins effervescents britanniques ont réussi à se faire un nom aux côtés des prosecco (Italie), sekt (Allemagne) et autres mousseux d'Europe ; ils représentent près des

deux tiers de la production nationale. « Le champagne n'est plus le vin effervescent le plus septentrional », convient M. Perrin.

Cette vinification d'un vin blanc sec s'est révélée une rampe de lancement parfaite pour les novices. Car, dans le sud de l'Angleterre, les conditions pédoclimatiques pour un vin pétillant sont réunies. « Le sol calcaire composé de sédiments maritimes est très comparable à celui de la Champagne », explique Emmanuel Dupuis, caviste de Chapitre 20, à Paris, spécialiste des vins blancs.

« Plus de vins qualitatifs »

Les viticulteurs britanniques ont fait appel au pinot noir et au chardonnay, « les deux principaux cépages utilisés en Champagne », note M. Dupuis. Et sous un climat tempéré, souvent épargné par les gels printaniers, ces plants se sont épanouis. Le vin britannique à bulles a aussi trouvé son public. Outre-Manche, il est de toutes les grandes tables.

Ridgeview, l'un des pionniers du Sussex, a imposé son Pitzrovia pétillant rosé lors des dîners offi-

ciels de la reine. « Il y a de plus en plus de vins qualitatifs dans cette région du nord de l'Europe », reconnaît M. Perrin. Ces bouteilles profitent aussi de la mode internationale pour le vin pétillant. En 2014, les ventes de vins effervescents ont progressé de 14 % dans le monde. Entre 2003 et 2013, elles avaient bondi de 40 % en volume, quand les ventes de vins tranquilles ne progressaient que de 7 %, selon l'OIV.

L'emballage du marché couplé au réchauffement climatique dans le nord de l'Europe pourrait inciter les grandes maisons à acheter des champs outre-Manche. Tout y concourt. Le dérèglement viabilise des parcelles autrefois promises à la culture de la pomme de terre. En France, les maisons champenoises sont à l'étroit. Leurs volumes de production en Champagne sont limités par les contraintes de rendement à l'hectare qu'impose l'appellation d'origine contrôlée. Le sud de l'Angleterre pourrait, dès lors, être un nouveau terrain de jeu pour produire des bulles. Les prix flambent. ■

JU. GA