Plaidoyer pour une « économie circulaire »

Partage international nº 321 – Mai 2015

L'idée d'une « économie circulaire » ou système en circuit fermé a été introduite en 2010 par la navigatrice britannique Ellen MacArthur. Pendant les 73 jours qu'a duré son tour du monde en 2004-2005, l'autosuffisance était essentielle. La comparaison entre le monde où nous vivons et son trimaran s'est imposée à elle, et elle a réalisé qu'il y avait des parallèles. Notre planète fournit tout le nécessaire pour la vie, mais nous continuons à ignorer le simple fait que l'utilisation des ressources est régie par la loi des rendements décroissants, dite du berceau au berceau (en anglais, *Cradle-to-Cradle* ou C2C). Ellen plaide pour une économie non-linéaire, fonctionnant en boucles et réutilisant les matériaux. Dans un système en circuit fermé, les usines ne jettent rien à la décharge et réutilisent leurs produits arrivés en fin de vie. Cela apporte d'autres avantages tels que la création d'emplois, des économies de ressources et un recyclage permanent des déchets.

Dans l'industrie automobile, il y a une reconnaissance croissante que le modèle linéaire « prendre, fabriquer, jeter », qui s'appuie sur un accès aisé à de grandes quantités de matières premières et d'énergie, génère une *« empreinte carbone à un niveau inacceptable ».* La soi-disant « efficacité », cherche à réduire les ressources et de l'énergie fossile. Mais, ces ressources non renouvelables sont néanmoins limitées par nature et cela ne peut que retarder l'inévitable. Un changement complet du modèle de production est de plus en plus considéré comme essentiel.

Les fabricants d'automobiles commencent à adapter des éléments du système en boucle fermée et à les mettre en œuvre dans leur processus de fabrication. C2C et Ford ont dévoilé un concept-car Model U, avec l'aide des consultants de McDonough Braungart Design Chemistry (MBDC). MBDC conseille les entreprises sur l'utilisation de principes C2C dans leurs systèmes de production, dans le but de restaurer l'économie, l'écologie et l'équité. Leur nouveau véhicule à hydrogène contient des garnitures en polyester constitué d'un « nutriment technique ». Dérivé de produits chimiques choisis pour leur innocuité pour l'homme et l'environnement, le tissu peut être recyclé indéfiniment. Le toit des voitures est fabriqué à partir d'un nouveau « nutriment biologique », un biopolymère à base de maïs qui peut être composté après utilisation.

Les « véhicules à pile à combustible » (VPC) propulsés à l'hydrogène ont le potentiel de réduire considérablement la dépendance au pétrole et diminuer les émissions nocives qui contribuent au changement climatique. Les VPC fonctionnent au gaz d'hydrogène plutôt qu'au pétrole, sans émissions nocives. Le coût dépasse celui des voitures normales, mais tout investissement apportera des bénéfices substantiels pour la santé humaine et l'environnement.

Le VPC Mirai « Avenir » de Toyota sera le premier véhicule à pile à combustible en vente fin 2015. Katsuhiko Hirose, responsable du développement des piles à combustible chez Toyota, a déclaré : *« Ce n'est pas la fin du développement, c'est juste le début. »*

Au Royaume-Uni, le gouvernement a promis une subvention de 11 millions de livres pour 15 stations de remplissage d'hydrogène. Londres participe également au projet HyFIVE, impliquant 15 grands fabricants, qui vise à mettre 110 voitures à pile à combustible sur la route en 2015 dans six grandes villes européennes. Cela reste une voiture rare pour le moment, mais l'entreprise affirme qu'elle veut en fabriquer *« des dizaines de milliers dans les années 2020 ».*

Sources : ellenmacarthurfoundation.org ; autoexpress.co.uk
Thématiques : environnement
Rubrique : S.O.P. — Sauvons notre planète