

NOBLES CRUS
Investir
en liquide
page 21

CLEARSTREAM
Luxembourg perd
140 emplois
page 21

DIVORCE
Une réforme toujours
controversée
page 17

**«Notre seule chance,
c'est l'Europe»**
LE DÉSIR D'EUROPE DE PRIMOR (ISRAËL)
page 51



forworx
Independent Advisory
& Efficient Implementation

- Real Estate
- Information Technology
- Project Management
- Procurement

Tel. : 276 20 30 -1
www.forworx.com

Le Jeudi

L'hebdomadaire luxembourgeois en français

Le Jeudi - 22 novembre 2007

11^e année numéro 47 / 2007

€ 2,00

www.le-jeudi.lu



CETTE SEMAINE

Visites d'Etat



Le Grand-Duc au
Chili et au Brésil p.8

Assurances

Optimiser
ses placements

En supplément

Bédé

«XIII», la fin de 23
ans de suspense p.42

Routes

Bilan
en demi-teinte p.18

NOS CHRONIQUEURS

Jean-Louis Schlessler
Heureusement,
je ne suis pas français p.9

Erna Hennicot-Schoepges
Impuissance publique p.53

André Wengler
Le passé simple pas si simple p.53

Le Jeudi

44, rue du Canal
L-4050 Esch-sur-Alzette
E-mail: redaction@le-jeudi.lu
Editeur: Editpress Luxembourg S.A.
Tél.: (352) 22 05 50
Fax: (352) 22 05 44
CCP: 132970-80



5 453000 024470



Les hauts fonctionnaires

Le pouvoir des hommes de l'ombre

Pages 2 à 6

Cette semaine



Congrès du CSV

le CSV s'est réuni en congrès avec en ligne de mire les élections de 2009. L'objectif est clair. Il veut faire aussi bien qu'en 2004 et passer le cap du million de voix.

Entre ouverture sur le mariage, sur l'euthanasie ou sur l'éducation aux valeurs à la place du cours de religion et une base qui ne suit pas, Jean-Claude Juncker a joué les équilibristes entre les deux courants de son parti. Il maintient le cap de la réforme mais allège son contenu en mettant en avant des dossiers inévitables (réforme territoriale, divorce, double nationalité) qui traînent depuis suffisamment longtemps pour ne choquer personne. Une manière pour ne pas enrayer la machine à gagner les élections.

Pages 7 et 9



Voiture: 30% d'économie

Il y a des promesses faites du bout des lèvres, suivies de directives beaucoup moins contraignantes qu'on ne le dit. Puis il y a des efforts industriels réels qu'il serait injuste d'évaluer à travers un filet à papillons. Entre cette Commission perméable aux chants des sirènes et ces entreprises qui suivent le troupeau, il y a la Cordillère des faux impératifs économiques, des politiques à court terme et des vautours de la haute finance qui, serment de fidélité à l'actionariat oblige, se fichent du qu'en-dira-t-on.

Mais attention: tandis que les nantis du village global sablent le champagne sous un dôme de smog, la guérilla automobile se met en position sur internet.

Page 54



La Belgique se dévoile

Connaissez-vous vraiment l'Europe et les pays qui la composent? Dans le cas contraire, pas d'inquiétude! *Le Jeudi* se propose désormais d'éclairer votre lanterne en vous of-

frant dès cette semaine et ce, deux fois par mois, une double page panoramique consacrée à un Etat sous la plume de l'une de ses personnalités résidant au Luxembourg et représentative de la communauté immigrée. Laquelle développera l'un des thèmes que la rédaction lui aura proposés au préalable. A quoi s'ajouteront une panoplie de petites infos utiles, détonantes et décalées, ainsi qu'une rubrique pratique destinée aux membres de la communauté sur le point de s'installer au Grand-Duché.

Pages 10 et 11

Kyoto au concret: les alternatives écologiques se trouvent dans la toile virtuelle

Dopage à l'eau: une réalité face à la théorie

C'est par l'intermédiaire d'un site internet dédié aux technologies et carburants alternatifs qu'un jeune Alsacien et ingénieur en herbe, Christophe Martz, est tombé sur le principe du «moteur» Pantone.

ERIC NETGEN

Intrigué, il est passé par l'engrenage administratif, guère enthousiaste lors des premiers contacts, de l'Ecole nationale supérieure des arts en industries de Strasbourg (ENSAIS), où, contre vents et marées, son projet de thèse a quand même fini par être accepté.

Il faut dire que très vite, l'image de l'inventeur du processeur multi-carburants (PMC), Paul Pantone, a été ternie. Après lui avoir rendu visite dans l'Utah, l'étudiant est vite désenchanté. Lui qui était venu pour apprendre et non pour vénérer un quelconque maître spirituel, doit vite conclure qu'il n'y a «rien à attendre de Pantone». L'individu est douteux, très penché sur les dollars issus de la vente de kits et de séminaires, et surtout incapable de fournir les preuves scientifiques de son système. Ce qui est d'autant plus grave que c'est un système qui marche.

Le «moteur» Pantone n'est pas, en effet, un moteur stricto sensu, mais plutôt un «kit» qui se greffe sur un moteur thermique existant, qu'il soit diesel ou essence.

L'idée principale est de récupérer une partie de la chaleur des gaz d'échappement afin de pré-traiter le carburant et l'air d'admission, cassant les molécules des hydrocarbures en molécules plus petites. Ce qui se traduit par une réduction des émissions nocives et de la consommation. C'est cette dépollution en amont qui en constitue le phénomène le plus spectaculaire.

ETAPE SUIVANTE

Depuis qu'il a quitté les bancs de la fac, Christophe Martz a fait du chemin, pour finir de s'installer dans le petit village de Plainveaux près de Bouillon.

Il s'est aussi orienté vers un autre projet, le procédé amélioré Gillier-Pantone (GP), testé par et donc nommé d'après l'agriculteur Antoine Gillier en 2001. Ce montage basé sur une idée initiale de Michel David, s'avère particulièrement efficace sur les moteurs

diesel. Une moyenne de 30 à 40% de réduction de la consommation serait la règle.

La clé du mystère serait alors celui de l'électrification-ionisation de la vapeur d'eau qui met en relation la baisse de consommation avec le taux d'acidité de l'eau injecté dans le carburant.

Même s'il y a «tellement d'inertie dans le monde scientifique», même si l'industrie préfère quelque peu «perdre son temps avec des recherches comme celles sur les piles à combustible» qui ne font que décaler le problème de la pollution vu que l'hydrogène ne se trouve pas dans la nature et doit, donc être produit à grand coût énergétique, et même si le jeune ingénieur qui postule pour un job dans le métier fait mieux de ne pas dévoiler son côté écolo, l'idée du dopage à l'eau commence à circuler. Lentement, mais tout de même.

EN PRATIQUE

«Le diesel est plus cher que l'essence à la sortie de la raffinerie, son prix inférieur est seulement dû à un jeu de taxes», raconte Christophe Martz. Du coup, ce n'est pas le carburant préféré aux Etats-Unis. Ce procédé GP pour abaisser la consommation des moteurs diesel est de surcroît du domaine public et donc sans brevet. Ce qui paradoxalement n'intéresse pas les constructeurs. Ni l'OPEP, ni les pays industrialisés d'ailleurs.

Imaginez que du jour au lendemain, le tourisme à la pompe rapportait 20% ou 25% de moins au trésor d'un Grand-Duché où d'ailleurs le Service national de contrôle technique ne risquerait pas de tolérer qu'un privé bidouille son moteur sans être passé par le TÜV. Par conséquent, les témoignages qui abondent sur les sites spécialisés* se font souvent sous couvert de l'anonymat. On veut aider la planète sans nécessairement s'attirer les foudres des autorités.



Travail de pionniers à Vitry-sur-Orne: (d.g.à d.) Christophe Martz, Alexandre Gregoire de l'association La Pierre angulaire, le maire Luc Corradi et le moteur du Citroën C15, premier véhicule municipal français équipé d'un système de dopage à l'eau

Photo: mairie de Vitry-sur-Orne

Plus concrètement, les résultats prennent le devant sur les bases théoriques chaudement débattues. «Ce qui importe, dit Martz, est la facture que doit payer l'agriculteur ou le pêcheur en fin d'année.»

A Boulogne-sur-Mer, deux chalutiers ont été équipés du système. Résultat des courses: une économie de 10% assurée. Pas négligeable pour des embarcations qui

consomment 4.000 litres de gasoil par semaine et qui poussent leurs propriétaires à manifester leur colère quand le prix du carburant est à la hausse.

*Références, explications et plans:
www.econologie.com
www.lapierreangulaire.free.fr
www.quanthomme.free.fr

NUCLÉAIRE

Depuis l'an 2000, la tendance va vers un système inspiré du Pantone, mais pourtant différent.

En ne faisant parvenir que de l'eau dans un circuit réacteur-bulleur, ce système «dopage à l'eau» (aussi appelé Gillier-Pantone ou simplement GP) est traité sous l'aspect électronisation-ionisation par les

ingénieurs Christophe Martz et Julien Rochereau sur le site internet www.econologie.com. «C'est un domaine lié au problème de la corrosion qui intéresse de près les ingénieurs du nucléaire. En bref, ce n'est pas seulement un truc pour quelques fous au fond de leur garage», dit Christophe Martz.

Espace-Net S.à.r.l.
désire engager un

conseiller commercial web (m/f)

Votre mission

- Participer au développement commercial des sites Internet en régie
- Démarcher une nouvelle clientèle
- Conseiller et fidéliser les clients existants

Votre profil

- Une première expérience dans la vente
- Une excellente connaissance de l'Internet
- Bonne connaissance du tissu économique luxembourgeois

Merci d'adresser votre dossier de candidature (lettre, CV et photo) à

ESPACE
net
YOUR INTERNET COMPANY

Direction
51, rue Emile Mark • L-4620 Differdange

> Et si Lucien Lux allait voir près de Thionville?

Pionniers français

Vitry-sur-Orne est la première collectivité en France qui s'est dotée d'un parc automobile équipé du «dopage à l'eau».

ERIC NETGEN

Bon, pour le moment il n'y a qu'un vieux Citroën C15 et deux Renault Master CDI qui sillonnent les rues du village. Le premier économiserait un plein sur trois (33%), alors que ses émissions seraient diminuées de 82%. Les deux autres, de mise en service plus récente, n'ont pas encore obtenu leur bilan des émissions, mais, comme nous l'assure la responsable de la communication de la mairie, Aurélie Reder, ils afficheraient d'ores et déjà des économies de diesel de l'ordre de 20%. Un argument pour contrer les détracteurs qui aiment prétendre que ce genre de «bidule» est inapproprié aux véhicules modernes.

Le maire de Vitry, Luc Corradi, s'interroge: «lorsque l'on sait qu'un

tiers du parc automobile français est composé de véhicules de plus de 10 ans et que ceux-ci sont à l'origine de 60% des émissions polluantes automobiles, pourquoi les responsables politiques ne s'engagent pas plus (...) dans des solutions comme le dopage à l'eau, qui ont maintenant fait leur preuve?»

EFFET IMITATEUR

Or les décideurs français le font. Le tout c'est de briser la glace. Depuis la ventilation médiatique du succès de cette opération, plus d'une vingtaine de collectivités ont emboîté le pas de la municipalité de Vitry en contactant La Pierre angulaire, l'association qui a réalisé le système.

Baisse de la consommation, longévité accrue, réduction du bruit et des émissions, le tout pour un prix de transformation dérisoire? Sans doute le ministre luxembourgeois de l'Environnement et du Transport (le hasard fait bien les choses) ne pourra pas résister à la tentation de donner un coup de fil à Alexandre Grégoire au +33 (0)6.71.22.5. 29.