Cancel economy

Pourquoi la transition énergétique est une catastrophe économique

Philippe Herlin

Note 51
Octobre 2021

L'Institut Thomas More est un think tank libéral-conservateur et indépendant, basé à Bruxelles et Paris. Il est la fois un laboratoire de solutions innovantes, un centre d'expertise et un relais d'influence.

La démarche de l'Institut se fonde sur les valeurs proclamées dans sa Charte : la liberté et la responsabilité, le respect de la dignité de la personne, la subsidiarité, l'économie de marché, les valeurs universelles qui sont l'héritage commun des pays européens.

Paris
8, rue Monsigny
F-75 002 Paris
Tel : +33 (0)1 49 49 03 30

Bruxelles
Avenue Walkiers, 45
B-1160 Bruxelles
Tel : +32 (0)2 374 23 13

www.institut-thomas-more.org
info@institut-thomas-more.org

Cancel economy
Pourquoi la transition énergétique est une catastrophe économique

Philippe Herlin

Note 51 Octobre 2021

Philippe Herlin est économiste, Docteur en économie du Conservatoire National des Arts et Métiers (2012), après des études d'économétrie à Paris Nanterre et de finance à Dauphine. Il a publié *Finance : le nouveau paradigme* (2010), qui a remporté le Prix spécial du jury du Prix Turgot, *Repenser l'économie* (2012), qui développent la notion de risque extrême popularisée par Nassim Taleb et Benoît Mandelbrot. Il a aussi publié *France, la faillite ?* (2012), *L'Or, un placement d'avenir* (2012), *La fin des banques ?* (2015), *Pouvoir d'achat, le grand mensonge* (2018) ainsi que plusieurs ouvrages consacrés aux cryptomonnaies, le dernier étant *Bitcoin, comprendre et investir* (2021). Tous ses livres sont publiés chez Eyrolles.

Plus d'information sur www.philippeherlin.com

Sommaire

Résumé 6

Introduction
Les annonces de la Commission européenne 7

Conséquences macroéconomiques de la transition énergétique
Vers la décroissance 9

L'hypocrisie du CO2 importé 9

L'immense difficulté d'une taxe carbone aux frontières 9

L'énorme impact sur le PIB 10

Un objectif impossible, et néfaste ? 13

Conséquences sectorielles de la transition énergétique
Les ménages et le secteur automobile en première ligne 15

Les ménages, premiers touchés 15

Le secteur automobile sacrifié 17

Logement : l'obsession des « passoires thermiques » 21

Énergie : une électricité de plus en plus coûteuse 21

Les banques dans le viseur 23

Conséquences politiques de la transition énergétique
***Cancel economy* et étatisation** 24

Un discours catastrophiste 24

La transition énergétique comme impératif catégorique 25

La *cancel economy* ouvre la voie à l'étatisation 26

Conclusion
Un coup d'arrêt est-il possible ? 28

Résumé

Le « Paquet climat », présenté le 14 juillet 2021 par la Commission européenne, est une accélération sans précédent dans la lutte contre le réchauffement climatique • Constitué de pas moins de douze textes, il vise à réduire les émissions de CO2 de 55% d'ici à 2030 (par rapport à 1990), avec l'objectif d'atteindre la neutralité carbone d'ici 2050. L'annonce de la fin des véhicules à moteur thermique en 2035 a retenu l'attention. Mais l'automobile n'est pas seule concernée. Tous les transports sont sollicités : aviation, transport maritime et transport routier. C'est en outre toute l'industrie qui sera mobilisée à travers le contrôle de ses émissions de CO2 *via* le SEQE-UE (Système d'échange de quotas d'émission). Un mécanisme d'ajustement carbone aux frontières (CBAM, *Carbon Border Adjustment Mechanism*) viendra en complément du SEQE-UE afin d'éviter une concurrence déloyale des industriels hors UE. Enfin, la directive sur la taxation de l'énergie fera l'objet d'une importante révision afin de rehausser les niveaux de taxation sur les combustibles fossiles.

Conséquences macroéconomiques de la transition énergétique : vers la décroissance • Après avoir insisté sur ce qu'il faut bien appeler l'hypocrisie du CO2 importé (la baisse des émissions de CO2 provient principalement des importations, c'est-à-dire de la désindustrialisation) et sur l'immense difficulté de l'instauration d'une taxe carbone aux frontières, notre étude tente d'évaluer l'impact de la transition énergétique sur le PIB. Analysant en détails plusieurs travaux fondés sur l'équation de Kaya, elle l'évalue à une décroissance de l'ordre de 2,5 à 3% par an d'ici 2030. Elle rappelle en outre que la Cour des comptes européenne a mesuré le besoin de financement de la transition écologique en Europe à 11 200 milliards d'euros entre 2021 et 2030 : ramené à la France, cela correspond chaque année à 6% du PIB français et à 10,6% des dépenses publiques.

Conséquences sectorielles de la transition énergétique : les ménages et le secteur automobile en première ligne • Notre étude s'efforce également de mesurer l'impact de ces politiques sur différents agents et secteurs économiques. En s'appuyant sur des données du Commissariat général au développement durable et du Boston Consulting Group, elle montre qu'à travers le transport (l'automobile) et le logement, le pouvoir d'achat des ménages sera très lourdement impacté. Elle analyse ensuite les conséquences sur le secteur automobile européen, dont on se demande comment il pourra survivre (le tout véhicule électrique favorisant en dernière instance le « made in China »). Elle passe également en revue les secteurs du logement, de l'électricité et même bancaire.

Conséquences politiques de la transition énergétique : *cancel economy* et étatisation • Mais il faut aussi prendre la mesure des effets politiques de ces choix, fondés sur un discours systématiquement catastrophiste et une intolérance inquiétante. La transition énergétique comme impératif catégorique aboutit à ce que nous appelons la *cancel economy*, c'est-à-dire la casse de l'appareil industriel européen et le rejet de ce qui a fait la puissance de l'Occident (progrès scientifique, recherche, applications industrielles, etc.). Barbara Pompili, ministre de la transition écologique, ne dit rien d'autre quand elle affirme qu'il *« s'agit de changer de civilisation, de culture et de mode de vie »*. Et c'est par l'action de l'État que ce bouleversement sera rendu possible : en offrant une légitimité morale aux lois, restrictions, interdictions et contraintes imposées aux personnes et aux entreprises, la *cancel economy* permet aux États de renforcer leur emprise sur la société.

Introduction. **Les annonces de la Commission européenne**

La lutte contre le réchauffement climatique passe à la vitesse supérieure avec le plan présenté par la Commission européenne le 14 juillet 2021. Cette urgence semble largement partagée, le débat de fond est écarté, il ne faudrait finalement discuter que des modalités d'action. Mais mesurons-nous vraiment les conséquences de la transition énergétique sur notre économie ? Pas vraiment si l'on en juge par ce que l'on peut lire sur le sujet, ou par les déclarations des élus et des décideurs, alors profitons de l'occasion pour nous y plonger.

Le 14 juillet 2021, la Commission européenne a ainsi présenté pas moins de douze textes visant à réduire les émissions de CO2 de 55% d'ici à 2030 (par rapport à 1990, année de référence), avec l'objectif d'atteindre la neutralité carbone d'ici 2050. C'est l'objet du « Paquet climat », aussi appelé *« Fit for 55 »*, qui s'inscrit dans le cadre du « Pacte vert » annoncé en 2019 **(1)**.

Certaines mesures emblématiques ont retenu l'attention des médias, notamment la fin des véhicules à moteur thermique en 2035. La Commission a décidé de relever le chiffre initialement fixé pour le secteur automobile, de 37,5% de réduction des émissions à 55% d'ici à 2030, puis à 100% en 2035, ce qui signifie que les voitures neuves ne devront plus émettre de CO2 à cette date. Cet objectif drastique interdit également les véhicules hybrides (moteur électrique et moteur thermique). Mais l'automobile n'est pas seule concernée, tous les transports sont sollicités, le « Paquet climat » vise aussi supprimer progressivement les exemptions accordées au secteur de l'aviation, à inclure l'industrie du transport maritime, à créer un mécanisme séparé à partir de 2026 pour le transport routier **(2)**.

Au-delà des transports, c'est toute l'industrie qui sera mobilisée à travers le contrôle de ses émissions de CO2 *via* le SEQE-UE (Système d'échange de quotas d'émission), qui repose sur un principe de plafonnement et d'échange des droits d'émission :

- un plafond est fixé pour limiter le niveau total de certains gaz à effet de serre pouvant être émis par les installations industrielles ;
- ce plafond diminue progressivement afin de faire baisser le niveau total des émissions ;
- compte tenu de ce plafond, les installations reçoivent (quand elles sont en-dessous de ce plafond) ou achètent (lorsqu'elles sont au-dessus) des quotas d'émission qu'elles s'échangent entre elles (celles qui ont des crédits les revendent et gagnent de l'argent, celles qui ont des débits en achètent). C'est le niveau du plafond qui détermine la valeur des quotas sur le marché (plus le plafond baisse rapidement, plus leur prix augmente, plus les entreprises émettrices sont incitées à diminuer leurs émissions).

(1) Commission européenne, *Pacte vert pour l'Europe : La Commission propose de transformer l'économie et la société européennes afin de concrétiser les ambitions climatiques de l'Union*, communiqué de presse, 14 juillet 2021, disponible ici.
(2) « Climat : le big bang de la Commission européenne », *Le Figaro*, 14 juillet 2021, disponible ici.

Le SEQE-UE liste 10 000 installations affiliées aux industries émettrices (du secteur de l'électricité, de l'industrie manufacturière, des compagnies aériennes) et couvre environ 40% des émissions totales de gaz à effet de serre de l'Union européenne. Une période de transition sera accordée à certaines industries *« pour leur permettre de conserver des crédits carbone gratuits afin de limiter l'impact de cette mesure, mais le nombre de permis et les quotas gratuits seront progressivement réduits, ce qui devrait entraîner une hausse significative du prix de la tonne de CO2 »* **(1)**.

En complément se rajoute la proposition d'un mécanisme d'ajustement carbone aux frontières (CBAM, *Carbon Border Adjustment Mechanism*) qui vient en complément du SEQE-UE afin d'éviter une concurrence déloyale des industriels hors UE, qui ne subissent pas ce plafonnement des émissions carbone, et de décourager les délocalisations des usines émettrices **(2)**. Dans un premier temps, ce mécanisme se limitera à quelques matières premières au bilan carbone significatif (acier, fer, aluminium, ciment, importations d'électricité), mettant de côté temporairement les produits manufacturés et les automobiles.

Par ailleurs la directive sur la taxation de l'énergie fera l'objet d'une importante révision afin de rehausser les niveaux de taxation sur les combustibles fossiles et de mettre fin à de nombreuses exonérations qui encouragent à leur utilisation : *« actuellement, les carburants et l'électricité sont principalement taxés par rapport au volume plutôt que sur le contenu énergétique, mais la réforme devrait permettre de remettre cette logique en question en privilégiant une forte taxation pour les sources d'énergie les plus polluantes »* (« polluantes », comprendre émettrices de CO2) **(3)**.

La présidente de la Commission Ursula von der Leyen compte faire adopter l'intégralité du « Paquet climat » pour 2023. D'ici là, les propositions législatives seront examinées par le Conseil, par le Parlement, et par les différents pays membres de l'UE.

Cet objectif ne tombe pas du ciel, il ne s'agit pas d'une lubie de la Commission. Au contraire il est, comme on dit, « dans les tuyaux » depuis longtemps. Par exemple, Emmanuel Macron l'a rappelé le 11 décembre 2020 dans un tweet : *« À la veille du 5e anniversaire de l'accord de Paris, nous, Européens, nous engageons à réduire d'au moins 55% nos émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030. 10 ans, c'est demain. Alors mettons tout en œuvre pour réussir. Maintenant. Tous ensemble. Car il n'y a pas de plan B ! »* **(4)**.

Dans cette étude, nous verrons d'abord l'ampleur des conséquences macroéconomiques, c'est-à-dire au niveau du PIB, de la transition énergétique. Puis nous nous intéresserons à ses effets sectoriels, avec les ménages et les secteurs les plus touchés. Enfin, nous nous interrogerons sur ce qui fait la force de cet agenda écologiste à travers la planète et spécifiquement en Europe C'est à l'émergence d'une *cancel economy* que nous assistons en réalité, non moins destructrice sur le plan économique et industriel que la *cancel culture* en matière éducative et culturelle. Et cette *cancel economy* offre une légitimité morale à une étatisation sans cesse accrue de nos vies et de l'activité des entreprises.

(1) « Le plan qui change tout ? 10 points sur le Fit for 55 », *Le Grand continent*, 15 juillet 2021, disponible ici.
(2) Commission européenne, *Mécanisme d'ajustement carbone aux frontières : questions et réponses*, 14 juillet 2021, disponible ici.
(3) « Le plan qui change tout ? 10 points sur le Fit for 55 », *Le Grand continent*, art. cit.
(4) Emmanuel Macron, Twitter, 11 décembre 2020, disponible ici.

Conséquences macroéconomiques de la transition énergétique. **Vers la décroissance**

Voyons d'abord les conséquences du « Paquet climat » sur l'économie en général, avant d'en étudier l'impact sur les principaux secteurs concernés. Commençons par des problèmes méthodologiques importants, avant de mesurer l'impact sur le PIB.

L'hypocrisie du CO2 importé

Certes, nous assistons à une baisse des émissions de CO2 depuis plusieurs années sur le continent européen – de l'ordre de 20% entre 1990 et 2020 (1) – mais elle vient surtout des importations, c'est-à-dire de la désindustrialisation. Selon une étude danoise, 61% des émissions de CO2 « économisées » sur le territoire européen sont en réalité juste transférées dans les pays émergents (2). Cette légère diminution des émissions dont se prévaut l'Union européenne est donc en grande partie factice : les produits sont fabriqués dans les pays émergents puis importés en Europe. En somme, cette baisse traduit surtout les fermetures d'usines sur le sol européen. Et pour les 39% restants, on peut surtout l'attribuer à la restructuration des économies des anciens pays communistes d'Europe de l'Est : la baisse de 55% d'ici 2030 (l'objectif de la Commission) prend comme point de départ 1990, dernière année de production en mode « soviétique », on partait donc de très haut. Pour empêcher cette désindustrialisation et cet « effet d'optique » de la baisse des émissions de CO2, il faut mettre en place – expliquent les promoteurs de la transition énergétique – une taxe carbone aux frontières. Voyons sa faisabilité.

L'immense difficulté d'une taxe carbone aux frontières

L'instauration d'une taxe carbone aux frontières de l'Union européenne est vitale, nous l'avons vu, au risque d'encourager les délocalisations et de conférer un avantage déterminant en termes de prix aux produits fabriqués en dehors de l'Union. Le résultat serait un désastre industriel, des fermetures d'usines en série, un appauvrissement durable des Européens.

Le « Paquet climat » ne l'envisage au début que pour les matières premières, mais la complexité de sa mise en place s'avère déjà redoutable : l'électricité importée est-elle d'origine fossile, nucléaire, solaire, hydraulique ? Ou plus sûrement un mélange, mais dans quelle proportion ? Pour les matières premières pondéreuses issues de minéraux, (verre, ciment, métaux), le problème principal est la prise en compte du recyclage, qui occupe une part importante et change le calcul du tout au tout.

(1) « Les émissions de CO2 en Europe », Planète énergies, 4 octobre 2019, disponible ici.
(2) *Ambitious EU climate efforts could increase greenhouse gas emissions in the rest of the world*, University of Copenhagen, 18 mai 2020, disponible ici.

Mais ces difficultés ne sont rien en comparaison des produits finis : *« Calculer l'empreinte carbone nécessite de tracer la généalogie complète de tous les procédés de fabrication en détail de toutes les pièces, y compris, là encore, le traitement des déchets et leur impact. Si on veut le faire correctement, c'est un travail de Romain. Et lorsqu'on agrège les produits intermédiaires pour faire un produit fini, c'est une "empreinte ajoutée" qu'il faut calculer… Lorsqu'on sait qu'un produit complexe peut comporter plusieurs milliers de pièces, issues de dizaines d'usines, de tous les pays du monde, avec les transports intermédiaires associés, on voit d'emblée le paysage »* **(1)**.

Ce calcul extrêmement complexe doit faire l'objet d'un accord international. Sinon, il reste sans valeur. Si chaque pays mesure ses émissions de CO2 de son côté, à son avantage pour les produits exportés, cela n'a pas de sens. Pour que la taxe voit le jour, les entreprises devraient dévoiler tout leur processus de production, ce qui est totalement utopique. La triche sera généralisée, tel pays exportateur d'acier jurera qu'il provient de récupération et que l'électricité qui alimente l'aciérie est d'origine éolienne ou hydraulique… Or, les enjeux sont considérables : *« à 50 euros la tonne de carbone (en réalité CO2), cela double ou triple le prix de revient de ces matériaux ! Et l'on vise 250 euros/t à terme ! Pour l'acier, cela ferait 500 euros/t de taxe. Cela conduirait à une inflation énorme, insensée pour tous les produits européens. Et ces industries de base n'ont pas actuellement de technologies crédibles pour diminuer fortement leurs émissions »* **(2)**. La taxe carbone aux frontières est en réalité impossible à mettre en œuvre, elle sert à faire admettre le « Paquet climat ». Dans le même temps, on apprend que l'Asie va construire 600 centrales à charbon dans les années qui viennent **(3)**… Ne sommes-nous pas face à un transfert géant de l'industrie vers l'Asie ? Tout porte à se poser la question.

L'énorme impact sur le PIB

2030, c'est demain. Ce qui signifie que cette transition énergétique se fera avec les technologies actuelles (pas de fusion thermonucléaire, qui aurait pu changer la donne). L'objectif affiché suppose que la réduction des émissions de CO2, qui a été d'environ 21% en 28 ans (2018, date du calcul dans les lignes qui suivent, par rapport à 1990, année de référence), accélère au point d'être divisée par deux en seulement dix ans ! Selon Vincent Bénard, *« cet objectif est inaccessible, sauf à mettre en place dans chaque État membre des moyens de coercition de l'économie, voire des populations, tout à fait inimaginables »* **(4)**. Afin d'estimer le recul du PIB que va générer l'objectif du « Paquet climat », l'économiste s'appuie sur « l'équation de Kaya » **(Focus 1)**. Il explique que la variation des émissions de CO2 sur une période donnée (ici douze ans, de 2018 à 2030) est donc égale au produit des variations de chaque terme :

Variation (CO2) = Var (POP) * Var (PIB/POP) * Var (E/PIB) * Var (CO2/E)

Réduire de 50 % les émissions de CO2 entre 2018 et 2030 signifie donc que CO2 (2030) = 0,5 * CO2 (2018).

(1) Michel Negynas, « Pourquoi la taxe carbone aux frontières ne verra jamais le jour », Contrepoints, 18 juillet 2021, disponible ici.
(2) *Ibid.*
(3) « Charbon : 600 projets de centrales en Asie menacent les objectifs climatiques », *Le Figaro*, 30 juin 2021, disponible ici.
(4) Vincent Bénard, « CO2 : 60 % de réduction d'ici 2030, un objectif mortifère », Contrepoints, 12 octobre 2020, disponible ici.

Focus 1 • L'équation de Kaya

L'équation de Kaya est largement utilisée dans le domaine qui nous occupe, aussi bien par ceux qui critiquent cette transition énergétique que par ceux qui la promeuvent (1). C'est le principe méthodologique premier pour évaluer ces questions, cette équation est utilisée pour analyser ou simuler l'évolution des émissions mondiales de CO2 dans le cadre des politiques de lutte contre le réchauffement climatique. Forgée par l'économiste japonais Yoichi Kaya en 1993, cette équation très basique, presque tautologique, relie les émissions anthropiques (par l'homme) de dioxyde de carbone (CO2) à des paramètres d'ordre démographique, économique et énergétique. Le niveau total d'émission de CO2 par un pays peut s'exprimer comme le produit de quatre facteurs : la population (POP) ; le PIB par habitant (PIB/POP), on pourrait fondre les deux premiers items pour avoir le PIB, tout simplement, mais cette distinction permet de prendre en compte le niveau de développement (le PIB par habitant traduit le niveau de développement, on peut ainsi comparer l'Inde et la France, au PIB total du même ordre de grandeur) ; l'intensité énergétique (E/PIB), autrement dit, pour produire 1 euro de PIB, combien faut-il d'énergie, ce qui montre la dimension plus ou moins économe de l'économie (isolation, véhicules récents qui consomment peu, efficacité des processus industriels, …) ; le contenu en CO2 de l'énergie consommée (CO2/E), autrement dit l'énergie produite dégage-t-elle peu ou beaucoup de CO2 (nucléaire important ou centrales à charbon prédominantes). Même remarque que précédemment, on pourrait fusionner les deux derniers items et obtenir CO2/PIB, mais on perdrait de l'information (intensité énergétique et contenu en CO2 de l'énergie consommée).

L'équation de Kaya s'écrit ainsi :

$$CO_2 = POP \times \frac{PIB}{POP} \times \frac{E}{PIB} \times \frac{CO_2}{E}$$

D'un point de vue purement mathématique, POP (au numérateur et au dénominateur) s'annule, PIB aussi et E également, et il reste CO2 = CO2. Il s'agit d'une équation descriptive dont on développe certains termes afin de comprendre des mécanismes économiques.

S'appuyant sur les bases de données de l'Union européenne, l'auteur en conclut que les valeurs d'évolution de l'intensité énergétique de l'économie (E/PIB) et de l'intensité carbonique de la consommation énergétique (CO2/E) se sont améliorées ces dix dernières années de respectivement 2% et 0,9% par an en moyenne, soit, sur douze ans, une réduction de l'intensité carbonique de l'économie de l'Union de 30% (facteur de réduction : 0,7). Étant donné que la population (POP) est stable, atteindre les objectifs de réduction de CO2 se traduirait par un recul du PIB de 28,5% d'ici 2030, soit une décroissance de 2,8% par an entre 2018 et 2030 ! Une telle décroissance, selon Vincent Bénard, et nous partageons son avis, ne peut pas survenir dans un environnement économique libre. *« Une proposition aussi ouvertement décroissantiste que celle votée par le Parlement européen ne peut donc mener qu'à une dévastation environnementale, couplée soit au chaos social, soit à l'émergence d'un éco-totalitarisme pour maintenir cet ordre social par la force »* (2).

(1) On pourra consulter « Qu'est-ce que l'équation de Kaya ? », Blog de Jean-Marc Jancovici, 1er février 2014, disponible ici.
(2) Vincent Bénard, art. cit.

La Fondapol (Fondation pour l'innovation politique) s'est également penché sur le sujet avec l'étude de Guillaume Bazot intitulée *Les coûts de la transition écologique*, publiée en mai 2021. Le mode de calcul est l'équation de Kaya, que nous venons de voir. L'étude examine deux scénarios très différents, mais qui représentent les deux options en discussion dans les milieux écologistes : *« Le premier propose de rompre radicalement avec le système économique et social actuel* via *la remise en cause du productivisme, du capitalisme et de la société de consommation. Plus qu'une transition écologique, il s'agit d'un véritable changement de société. Le second propose d'utiliser les mécanismes économiques classiques (taxes, subventions, quotas, réglementations…) pour encourager les comportements vertueux tout en incitant à l'investissement et à la recherche d'énergies propres »* **(1)**.

Le premier scénario pose comme principe qu'il devrait s'appliquer au niveau mondial et que les pays en développement n'accepteraient pas de rester à la traîne – *« C'est pourquoi le seul compromis international possible est l'égalisation des niveaux de vie moyens dans tous les pays du monde »* – et, en plus de dégager des moyens pour lutter contre le réchauffement, ce qui conduit à un pouvoir d'achat mensuel moyen par personne de 400 euros : *« la classe moyenne française verrait donc son revenu brut divisé par quatre en répercussion de cette politique »*… Guillaume Bazot note que *« ceci implique de restreindre les déplacements et donc de remettre en cause un des piliers de nos démocraties libérales, à savoir, la libre circulation des personnes. Il s'agit donc d'un système peu propice aux libertés individuelles »*…

Dans le cadre un peu plus sérieux et réaliste d'une économie de marché, le second scénario s'appuie sur la taxe carbone, sensée inciter à décarboner l'énergie que l'on consomme, ou que l'on produit. Selon l'étude, *« au regard des émissions françaises (en incluant les émissions importées), ceci correspond à une fourchette de 45 à 90 euros par mois par habitant, soit entre 36 et 72 milliards d'euros, ou encore, entre 1,7 et 3,4% de l'ensemble des revenus perçus par la population française »*. Ce qui représente un impact non négligeable sur le pouvoir d'achat des Français, pas si éloigné d'une situation de décroissance de 2,8% du PIB par an calculée par Vincent Bénard plus haut. Les ménages sont clairement dans le collimateur. Ils constituent la principale variable d'ajustement de cette transition énergétique : *« les émissions directes des ménages ne peuvent être mises de côté puisqu'elles représentent une part importante des émissions totales d'équivalents CO2. En effet, les émissions relatives au secteur routier (largement dominé par le transport des particuliers) ou au secteur résidentiel représentent 59% des émissions totales de carbone en France et 34% dans le monde. La politique écologique ne peut se faire sans sacrifice et il est du devoir des gouvernements d'en faire prendre la mesure aux citoyens »* **(2)**. Cette dernière phrase annonce des lendemains qui ne chantent pas…

La Fondapol cite l'estimation de la Cour des comptes européenne qui table sur un budget de 11 200 milliards d'euros entre 2021 et 2030 pour financer la transition écologique en Europe **(3)**. Ramené à la France, cela correspond chaque année à 6% du PIB français et à 10,6% des dépenses publiques. Qui peut croire qu'un tel surcroît de dépenses ne se traduira pas par une décroissance comparable à

(1) Guillaume Bazot, *Les coûts de la transition écologique*, Fondapol, mai 2021, disponible ici.
(2) *Ibid.*
(3) High-Level Expert Group on Sustainable Finance, *Financing a Sustainable European Economy*, Final Report 2018, 31 janvier 2018, disponible ici.

l'estimation de Vincent Bénard citée plus haut (-2,8% par an) ? Pour rendre cette taxe acceptable, il faudrait, suggère l'étude, une baisse concomitante de la TVA, ce qui permettrait de maintenir globalement le pouvoir d'achat. Mais il faudrait pour cela que l'État se prive d'importantes recettes et diminue drastiquement ses dépenses. Est-ce réaliste ?

Un objectif impossible, et néfaste ?

Une telle réduction des émissions de CO2 est-elle seulement possible, techniquement parlant ? La Commission veut faire passer les énergies renouvelables de 15,8% de l'énergie finale consommée, selon les dernières données Eurostat, à 40% en seulement neuf ans ! D'autant que le nucléaire n'est pas mentionné.

Pas du tout, affirment les promoteurs de la transition énergétique ! Le GIEC affirme que 80% des besoins énergétiques pourraient être fournis par les énergies renouvelables en 2050, et donc les 40% de 2030 n'ont rien d'irréalistes. Mais d'où vient ce chiffre ? Ces 80% proviennent d'un communiqué de presse de 2011 qui résume un document de 1 544 pages, le rapport SRREN, qui examine 164 scénarios, mais un seul, le plus favorable, a été repris ! Et d'où provient ce scénario ? D'un militant de Greenpeace, Sven Teske. Ce conflit d'intérêt a été dénoncé à l'époque par l'*Independent, New Scientist*, le *Daily Mail* et le *New York Times*, mais on l'a oublié depuis. Un tel pourcentage est impossible : pour sa part, l'Agence Internationale de l'Énergie évalue que la part cumulée de l'éolien et du solaire ne pourrait excéder 5% des besoins énergétiques du monde en 2040 et 10% en 2050 (1).

Qu'importe, ce chiffre est devenu un enjeu politique et, en France, RTE mène une consultation permettant d'atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050, mais avec, comme prix à payer, *« la diminution de la consommation finale d'énergie »* (2), ce qui veut dire la décroissance. Les données concrètes de ce recul du PIB sont renvoyées à une phase ultérieure de l'étude.

Et que l'on ne vienne pas nous parler du « modèle allemand ». *« Dangers réels pour la sécurité d'approvisionnement »*, *« des prix de l'électricité toujours plus élevés »* qui fragilisent *« la solidité financière des entreprises et des ménages privés »*, doutes sur l'*« acceptation sociale de l'ensemble de la transition énergétique »* : en mars dernier, la Cour des comptes allemande dressait un réquisitoire implacable contre la politique énergétique d'Angela Merkel (3). L'*Energiewende* est un échec, de plus en plus de voix s'élèvent pour le proclamer : *« dans le monde énergétique, tous le savent. La Commission continue à fermer les yeux à cause de la présence des anti-nucléaires un peu partout dans tous les dispositifs. Cette politique anti-nucléaire est mortifère pour notre pays, elle l'est aussi pour l'Europe et même l'Allemagne. La multiplication des installations de parcs d'énergies électriques intermittentes est chère, mal adaptée à notre continent, et conduit à l'effet inverse de celui souhaité, l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre et le massacre de notre*

(1) Christian Gérondeau, *La religion écologiste. Climat, CO2, hydrogène : la réalité et la fiction*, Paris, L'Artillleur, 2021.
(2) « Futurs énergétiques 2050 : les scénarios de mix de production à l'étude permettant d'atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050 », RTE, juin 2021, disponible ici.
(3) Daniel Wetzel, « Jetzt wird die Energiewende zur Gefahr für ganz Deutschland », *Die Welt*, 31 mars 2021, disponible ici. Pour un compte-rendu en français, voir « L'échec cuisant de la révolution énergétique allemande », *Transitions et énergies*, 2 juin 2021, disponible ici.

environnement et de la biodiversité. Ce constat est dur à avaler pour un grand nombre d'Européens, en particulier les Allemands » **(1)**.

La France a la chance de disposer de l'énergie nucléaire, qui est intrinsèquement décarbonée et qui n'émet pas de gaz à effet de serre. Certains des scénarios du GIEC lui-même, visant à ce que l'augmentation de la température atmosphérique n'excède pas 1,5°C, préconisent l'énergie nucléaire car celle-ci est décarbonée **(2)**. Les nouvelles technologies nucléaires auront en outre un impact écologique réduit. Elles entreront en service dans les prochaines années et ont de forts atouts à faire valoir : énergie produite en masse et de manière propre. Les réacteurs RNR (réacteur à neutrons rapides), par exemple, utiliseront les déchets comme combustibles et permettront de réduire la quantité de déchets hautement radioactifs **(3)**. Les réacteurs à fusion ne produisent, quant à eux, aucun déchet radioactif et les combustibles qui y sont nécessaires *« sont universellement disponibles et quasiment inépuisables »* **(4)**. Enfin, les risques liés au nucléaire existent mais sont maîtrisés**.** En effet, de nombreux dispositifs matériels tel que les trois barrières de sûreté entre le combustible et l'environnement **(5)**, une surveillance accrue et des exercices de simulation d'accidents permettent au parc nucléaire français d'être fiable et sécurisé. Il en va de même dans les autres pays, comme la Belgique, par exemple **(6)**.

La question à se poser est donc de savoir si la France, déjà très peu émettrice de CO2 grâce à son parc nucléaire, doit consacrer des investissements considérables pour améliorer encore sa performance ? Tant que les autres grands pays, souvent nos concurrents (Chine, Inde, Allemagne, États-Unis, Royaume-Uni, Pologne, Russie, Brésil) ne se rapprocheront pas de notre niveau, nos efforts auront des effets complètement marginaux sur la situation de la planète. Rappelons que l'Unions Européenne n'émet que 9,6% du CO2 dans le monde (la France 0,9%), et la Chine 28,2% ! Et signalons que la Chine a obtenu, lors des Accords de Paris de 2015, de pouvoir continuer à augmenter ses émissions de CO2 jusqu'en 2030, puis de s'engager vaguement à les diminuer ensuite : tous les efforts que produira l'Europe seront en réalité complètement engloutis par l'augmentation des émissions chinoises…

(1) Loïk Le Floch-Prigent, « Les ingénieurs bâtissent notre avenir, pas les bureaucrates », *European Scientist*, 13 juillet 2021, disponible ici.
(2) IPCC, « Global Warming of 1.5 °C », chapitre 2.4, 2018, disponible ici.
(3) Marc Fontecave, *Halte au catastrophisme, les vérités de la transition énergétique*, Paris, Flammarion, 2020, p. 200.
(4) ITER, « Avantages de la fusion », s.d., disponible ici.
(5) Autorité de sûreté nucléaire, « La sûreté des centrales nucléaires », 6 février 2018, disponible ici.
(6) Jean-Pierre Schaeken Willemaers, « L'impasse d'un système électrique sans nucléaire », *L'Echo*, 25 janvier 2018, disponible ici.

Conséquences sectorielles de la transition énergétique. **Les ménages et le secteur automobile en première ligne**

Regardons maintenant les principaux secteurs et parties de la population qui seront impactés par la transition énergétique.

Les ménages, premiers touchés

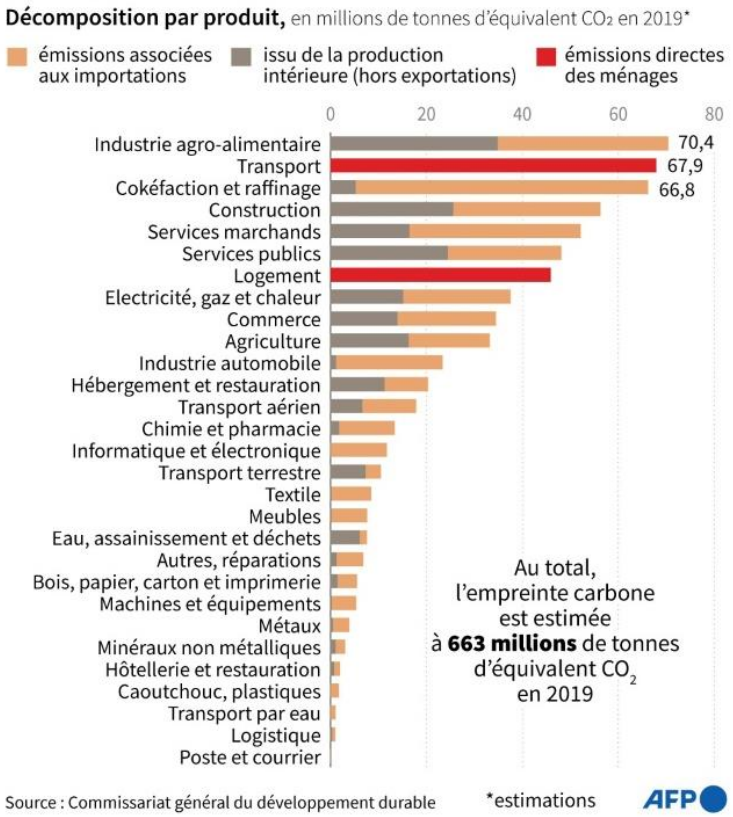
Sur le graphique de l'empreinte carbone de la France publié en février dernier par *Challenges* **(Focus 2)**, on constate déjà le niveau élevé du CO2 importé, prédominant dans une large majorité des secteurs, ce qui pose d'emblée un dilemme **(1)** : la baisse des émissions « nationales » de CO2 traduit surtout une désindustrialisation massive dont on ne peut évidemment pas se satisfaire. Elle détruit de la valeur économique et technologique, et d'autre part, comment obliger ou inciter les pays qui nous vendent leurs produits à réduire leurs émissions (la taxe carbone aux frontières ? Nous avons vu qu'elle est impossible à mettre en œuvre).

Quasiment toute l'industrie lourde, la chimie, l'électronique, le textile, les meubles, la moitié de l'agroalimentaire nous viennent de l'étranger, lorsqu'on regarde les émissions de CO2. La réalité en termes de production est un peu moins à notre désavantage du fait que nos usines sont plus écologiques, mais tout de même, le transfert de notre industrie à l'étranger (Asie, Turquie, Maghreb, Europe de l'Est) est massif. Et si la réindustrialisation ne devait pas constituer notre priorité nationale, devant la décarbonation, étant donné que l'influence de la France sur le processus de production d'une usine située en Turquie est singulièrement limitée ?

La France, pour réduire son empreinte carbone, doit donc faire une croix sur le CO2 importé, la taxe carbone aux frontières étant impossible à mettre en place (voir *supra*). Que reste-t-il comme levier d'action ? Le graphique nous les désigne en rouge vif : les ménages, à travers leur transport (l'automobile) et leur logement. C'est donc sur eux qu'il faut taper, ou agir c'est selon.

(1) « Loi climat : le difficile pari vert de Macron », *Challenges*, 9 février 2021, disponible ici.

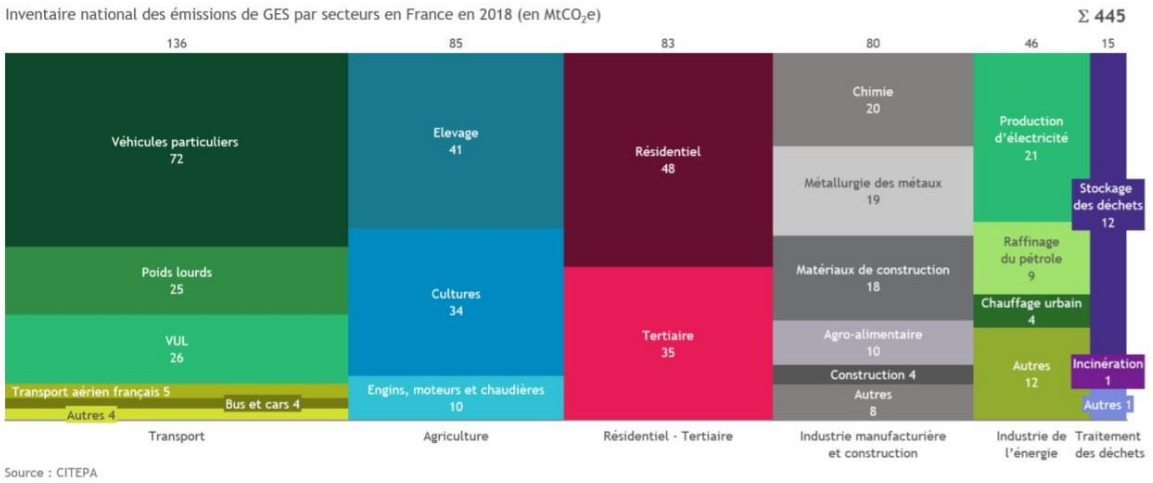
Focus 2 • L'empreinte carbone de la France



Une étude du Boston Consulting Group de mars 2021 confirme ces conclusions concernant les ménages (1). Les analystes se sont concentrés sur neuf secteurs qui couvrent environ 80% des émissions de gaz à effet de serre en France (sans toutefois distinguer les importations). Ces domaines ont été sélectionnés au vu de l'importance qu'ils représentent dans les propositions de la Convention Citoyenne pour le Climat. On voit sur la figure extraite du rapport (Focus 3) que les marges de manœuvre se trouvent dans les véhicules particuliers et le résidentiel, c'est-à-dire chez les ménages. La chimie et l'industrie lourde sont importés pour une grande part, et produire « vert » dans ce domaine demeure de toute façon très théorique, tandis que les poids lourds et les véhicules utilitaires légers (VUL) répondent à des contraintes qui limitent leur électrification. L'élevage et les cultures ne disposent de quasiment pas de marges de progression (hormis une diminution massive de la consommation de viande, d'où le discours végétarien ou végan actuel). Notons que les analystes ont utilisé pour leurs calculs l'équation de Kaya, adaptée à chacun de ces secteurs.

(1) Boston Consulting Group, *Evaluation d'impact des mesures prises depuis 2017 sur la réduction des gaz à effet de serre en France à horizon 2030*, mars 2021, disponible ici.

Focus 3 • Inventaire national des émissions de gaz à effet de serre en France, 2018



Source • BCG, *Evaluation d'impact des mesures prises depuis 2017 sur la réduction des gaz à effet de serre en France à horizon 2030*, mars 2021

Commandé par le gouvernement, le rapport s'efforce de rendre à peu près réaliste l'objectif officiel, non sans en masquer la difficulté : *« dans un scénario volontariste, on estime que l'on pourrait atteindre environ 339 MtCO2 à horizon 2030, soit une réduction de 38% par rapport au niveau de 1990 »*… contre 55. Entre lignes on lit que c'est impossible, à moins d'imposer un pouvoir de nature autoritaire ou quasiment : *« De tels changements demandent une mobilisation politique et sociétale de très grande ampleur, ainsi qu'une forte acceptabilité de la nécessité de cette transition »* (1).

Le secteur automobile sacrifié

Comme on peut l'imaginer, les constructeurs européens ont mal réagi aux annonces de la Commission. L'association les représentant, l'ACEA (Association des constructeurs européens d'automobiles), a déploré le 14 juillet dernier de devoir mettre fin aux moteurs essence et diesel dès 2035. Interdire les moteurs thermiques *« n'est pas une solution rationnelle »*, selon l'association qui estime que *« toutes les options, y compris les moteurs thermiques très efficaces, les hybrides et les véhicules à hydrogène doivent jouer un rôle dans la transition vers la neutralité climatique »* (2).

Selon Carlos Tavares, le PDG de Stellantis (Peugeot, Citroën, Fiat, etc.), la filière automobile qui emploie 13 millions de personnes en Europe et 400 000 en France va souffrir. Le 2 juillet 2021, il *« met en garde sur les conséquences sociales et financières d'une nouvelle accélération réglementaire »*. Selon lui, *« Les clients suivront sous deux conditions qui ne sont actuellement pas remplies : (1) le rythme de déploiement du réseau de recharge n'est pas à la hauteur du mix de voitures électriques*

(1) *Ibid.*
(2) ACEA, « Fit for 55: EU auto industry's initial reaction to Europe's climate plans », communiqué de presse, 14 juillet 2021, disponible ici.

recherché par l'Union européenne ; « 2) le modèle économique des voitures électriques ne permet toujours pas d'offrir des produits qui soient à la fois abordables pour les clients et rentables pour les constructeurs » (1).

On constate aujourd'hui que la voiture électrique est essentiellement un véhicule d'appoint (79% des propriétaires disposent d'un autre véhicule), pour les distances courtes donc, et pour ceux qui ont les moyens de la ranger chez eux afin de la recharger (88% des possesseurs de voitures électriques n'utilisent jamais les bornes en voirie) (2). L'imposer comme véhicule unique implique une révolution culturelle ! D'autant que les bornes de recharge ne sont en rien comparables aux traditionnelles stations essence : certains construisent des réseaux privés (Tesla), des constructeurs s'allient (Daimler, BMW, Volkswagen avec Ionity) en ouvrant à d'autres mais à des tarifs plus élevés, des opérateurs indépendants se lancent et font faillite (le Français Izivia), des constructeurs lancent des modèles sans signer de partenariat, exposant leurs clients à des tarifs élevés (Jaguar avec son E-Pace). À cela se rajoute des grilles tarifaires peu claires et changeantes, plusieurs connecteurs différents, souvent l'impossibilité de payer par carte bancaire et des problèmes techniques fréquents…

Du fait des métaux rares utilisés pour sa batterie, la voiture électrique est chère, elle ne peut pas se vendre sans subvention. Actuellement il existe un système de bonus-malus à l'achat où les thermiques (largement prédominantes) payent pour les électriques, mais lorsque la proportion s'inversera, il faudra trouver de l'argent ailleurs et la puissance publique sera sollicitée. Le coût estimé pour le budget de l'État de cette transition vers la voiture électrique est gigantesque : une dizaine de milliards d'euros par an en 2030, plus du double en 2040. C'est l'ordre de grandeur des subventions aux éoliennes et au solaire (3). Autre élément budgétaire à prendre en compte : les 43 milliards d'euros que rapportent les taxes sur les carburants (61,4% du prix de l'essence à la pompe, 58,6% pour le gasoil) (4) au budget de l'État (en 2020) vont s'étioler avec le temps et il n'est pas du tout certain que le kWh d'électricité, déjà fortement taxé, à 39%, compense cette perte. Une fois captifs, les automobilistes risquent de voir le prix de leur recharge augmenter. D'ici là, pour aider aux investissements nécessaires, l'État devra aussi mettre la main à la poche. La filière, représentée par la Plateforme filière automobile (PFA), *« estime à 17 milliards d'euros les investissements à localiser en France dans les cinq ans sur les technologies clés de l'automobile du 21e siècle, et à 30% le niveau de soutien public nécessaire »* (5).

D'autant que, lorsqu'on s'y penche de près, la voiture électrique n'est pas si écologique que ça. Selon une étude qu'a pu consulter l'agence Reuters (6), en prenant en comparaison une Tesla et une Toyota Corolla à essence, il faut attendre 22 000 km pour que les émissions de CO2 s'équivalent, car la fabrication de la batterie demande beaucoup d'énergie, et par ailleurs tout dépend de la façon dont est produite l'électricité consommée (nucléaire comme en France, ou gaz, charbon). D'après le professeur Damien Hertz, de l'université de Liège, le point d'inflexion se situe entre 67 000 et 151 000

(1) « Stellantis : le cri d'alarme de Carlos Tavares contre le durcissement des règles CO2 », *La Tribune*, 2 juillet 2021, disponible ici.
(2) Nicolas Meunier, *L'arnaque de la voiture propre*, Hugo Doc Alerte 2021, pp. 83-85.
(3) Rémy Prud'homme, « Ce que la voiture électrique va coûter au budget », Association des climato-réalistes, 30 juin 2021, disponible ici.
(4) Nicolas Meunier, *op. cit.*, p. 68.
(5) « Transition écologique : Macron reçoit lundi la filière automobile, qui aura besoin de 17 milliards d'euros », *Le Figaro*, 10 juillet 2021, disponible ici.
(6) « Factbox: Lifetime carbon emissions of electric vehicles vs gasoline cars », Reuters, 7 juillet 2021, disponible ici.

km selon le véhicule et l'origine de l'électricité. Selon l'ADEME, le bilan total d'une voiture électrique (de la fabrication au recyclage) est plus mauvais qu'une petite voiture diesel (1).

En outre se pose un problème de compétitivité. La réglementation actuelle impose aux constructeurs de commercialiser des véhicules particuliers émettant moins de 95 grammes de CO2 par kilomètre. Mais ce chiffre est propre à l'Union Européenne. Cela représente un *« effort considérable imposé à son industrie par l'Europe tandis que, dans le même temps, les États-Unis s'en tiennent à 125 grammes et le Japon et la Chine à 122 grammes. L'Europe met ainsi dans une situation plus difficile que ses concurrents une des rares industries ou elle est encore technologiquement dominante »* (2). Le fait de se jeter à corps perdu dans le véhicule électrique va encore fragiliser la position de l'industrie européenne.

En réalité, le véhicule électrique favorise l'invasion du « made in China » en Europe : jusqu'ici, *« pour des raisons de normes environnementales, il était souvent trop coûteux pour les constructeurs automobiles chinois de développer des moteurs thermiques homologués en Europe. Et les rares tentatives d'incursions n'ont pas été couronnées de succès »*, mais *« avec l'électrique, non seulement l'obstacle des normes de pollution liée à la motorisation thermique vole en éclat, mais c'est toute la chaine de valeur de l'automobile qu'il faut repenser, de la R&D jusqu'à l'entretien-réparation en passant par la production. Autant dire qu'un boulevard s'ouvre pour de potentiels nouveaux entrants. Or, de très nombreux constructeurs chinois ont accumulé des effets d'expérience hors norme par rapport à leurs homologues occidentaux, notamment dans la production de batteries, nerf de cette guerre de la mobilité électrique. Ce leadership s'est construit sur la base d'un très large marché intérieur, source d'économies d'échelle pour faire baisser les coûts. Il repose aussi sur une planification autoritaire des investissements des constructeurs locaux redirigés quasi-exclusivement sur l'électrique et sur des aides financières massives (mais qui diminuent désormais). Bref, tout est réuni pour que le made in China se fasse maintenant une place sur le marché automobile européen »*. Et *« l'ironie de l'histoire, c'est que les marques européennes ont elles aussi besoin du made in China. En vérité, les constructeurs européens ont ou vont localiser en Chine leurs modèles phares, notamment les petites voitures électriques destinées à être commercialisées en Europe. C'est le cas de la Dacia Spring, de la Smart électrique et de la nouvelle Mini électrique. Des voitures premium seront aussi importées de Chine, à l'image de la DS9 de Stellantis et du SUV électrique iX3 de BMW. D'ici 2025, les importations de voitures en provenance de Chine (autour de 50 000 en 2020) pourrait être multipliée par 10 et devraient être initiée au moins autant, sinon plus, par les constructeurs européens plutôt que chinois »* (3).

Quel sera le coût en emplois de ce bouleversement industriel ? La Fondation Nicolas Hulot, pleinement favorable à cette transition, a publié un rapport sur le secteur automobile en juillet 2021 (4). Il rappelle que depuis dix ans, 100 000 emplois ont été supprimés dans l'ensemble de la filière automobile et les perspectives pour les années à venir ne sont pas rassurantes puisque dans sa récente évaluation, l'Observatoire de la métallurgie pointe le risque de perdre encore 100 000 emplois d'ici 2035.

(1) François Lenglet, « Les voitures électriques : beaucoup plus polluantes qu'on ne l'imagine », RTL, 6 juillet 2021, disponible ici.
(2) « Coronavirus, l'industrie automobile européenne demande un report des normes de CO2 et des amendes », *Transitions et énergies*, 30 mars 2020, disponible ici.
(3) Philippe Gattet, « Le véhicule électrique favorise l'invasion du made in China en Europe », Xerfi, 6 juillet 2021, disponible ici.
(4) « Automobile : notre scénario pour une transition juste », Fondation Nicolas Hulot, juillet 2021, disponible ici.

Il faut savoir que les batteries concentrent 40% de la valeur ajoutée des véhicules électriques (1) : c'est donc la Chine qui en récupère l'essentiel du fait qu'elle possède la presque totalité du marché des terres rares nécessaires à leur fabrication. En outre la fabrication d'un moteur électrique nécessite 60% de main d'œuvre en moins que celle d'un diesel. Comment dans ces conditions garantir l'emploi dans la filière ?

Le rapport de la Fondation Hulot affirme que *« les opportunités liées à l'électromobilité dans la décennie à venir sont réelles : jusqu'à 15 000 emplois dans la production de batteries, 9 000 dans le recyclage, 5 700 dans le rétrofit »*. Mais tout ceci ressemble à un vœu pieux. Le nombre de véhicules assemblés en France est passé de trois millions au début des années 2000 à deux millions en 2019, puis à 1,3 million en 2020, au plus fort de la crise. Le rapport constate que *« la prolongation des tendances actuelles, qui se traduisent par une baisse de 70% des effectifs d'ici 2050, pourrait tout simplement signifier la fin de l'industrie automobile en France »*. Au début des années 2000, une voiture sur deux vendue sur le marché était fabriquée en France ; en 2020 c'est une sur cinq (20%). Pour le marché électrique, seuls 18% des véhicules sont produits dans l'Hexagone, soit le même pourcentage ! Toute transition ou réindustrialisation n'a tout simplement pas de sens tant que la France n'a pas restauré sa compétitivité.

La Plateforme filière automobile (PFA), qui représente les constructeurs français, a aussi présenté les enjeux de cette transition (2). Le scénario du déclin n'est pas à exclure, il est même le plus probable si rien n'est fait et si les tendances actuelles se poursuivent, avec une perte de 100 000 emplois d'ici à 2035 sur le cœur de filière, correspondant à un véritable déclassement industriel du site France. D'autre part, signer la fin du moteur thermique, c'est faire sauter un verrou technologique au profit de la Chine, qui est passée de deux millions de véhicules produits en 2000… à 25 millions en 2020, devenant ainsi le premier producteur d'automobiles au monde. Selon la PFA, la préservation de l'industrie automobile en France passe par des investissements massifs, estimés à 200 milliards d'euros à l'échelle de l'Europe et de 17 milliards en France sur les cinq ans à venir, dont 30% viendrait de l'État. À cela, s'ajoute le besoin de 600 000 bornes de recharge d'ici à 2030, soit un investissement public évalué à 8,5 milliards d'euros. Derrière ces demandes d'argent public, on comprend que la filière automobile voit son destin lui échapper, qu'elle s'en remet à l'État, ce qui s'avère très risqué tant celui-ci à de nombreuses clientèles à satisfaire…

Après avoir rappelé que *« la voiture électrique ne sera jamais une voiture propre »*, Nicolas Meunier s'interroge : *« pourquoi le principe de la neutralité technologique (ne pas favoriser un type de motorisation par rapport à un autre), prôné dans un rapport parlementaire présenté par Delphine Batho à l'Assemblée nationale en octobre 2016, a-t-il disparu des débats ? »*. Selon lui, *« la transition à marche forcée initiée par les réglementations européennes risque d'être contre-productive et elle ne repose sur rien d'autre que l'idéologie écologiste »* (3). Quand on se rappelle que le mouvement des Gilets jaunes a démarré sur une simple hausse du prix du carburant, on imagine la force de la défiance qui s'emparera de la population lorsqu'on lui imposera le véhicule électrique…

(1) *Ibid.*, p. 13.
(2) Entretien avec l'auteur.
(3) Nicolas Meunier, *op. cit.*, p. 143.

Logement : l'obsession des « passoires thermiques »

La lutte contre les « passoires thermiques » est l'un des éléments clés de la récente loi « climat et résilience », avec un calendrier très contraint (1). Dès le 1er janvier 2023, un logement ne pourra être mis en location que si la consommation d'énergie ne dépasse pas le seuil de 449 kilowattheures par mètre carré de surface habitable et par an. Les logements classés G (classe énergétique la plus basse) seront donc interdits à la location dans à peine deux ans. Et à partir du 1er janvier 2028, le seuil de consommation énergétique ne pourra pas dépasser 300 kWh/m2/an ; les logements classés F seront donc à leur tour exclus du marché.

Selon Christophe Demerson, président de l'UNPI (Union nationale des propriétaires immobiliers), le calendrier fixé par le gouvernement est *« peu réaliste »*. Il rappelle que ces obligations de mise en conformité énergétique touchent 30% du parc locatif privé (2). Comme le remarque justement l'IREF, *« détruire de l'offre locative, c'est limiter la capacité des Français, notamment des plus modestes, à se loger. La lutte contre le changement climatique se transforme en lutte contre les plus modestes (locataires comme propriétaires) »* (3). Comme le rappelle opportunément Vincent Bénard, la consommation énergétique des Français pour leur chauffage a chuté de 23% en trente ans, malgré une augmentation de la population métropolitaine de 14%, preuve que les progrès dans l'isolation et dans le chauffage font leur œuvre au cours du temps. En revanche, *« restreindre la possibilité de louer ces logements sans par ailleurs libéraliser la possibilité d'en construire des neufs, ou sans donner aux propriétaires l'assurance législative qu'ils pourront rentrer dans leurs frais de rénovation, conduira à restreindre encore un peu plus l'offre locative, ce qui au final plongera encore plus de ménages dans l'extrême précarité »* (4).

Énergie : une électricité de plus en plus coûteuse

Automobile, logement, énergie, les ménages sont « attaqués » de toute part. Les prix de l'électricité sont restés quasi-stables de 1986 à 2007, mais à partir de 2009, ils se sont mis à augmenter fortement, une hausse que l'Insee estime en moyenne à 50%. Les taxes ont clairement joué un rôle essentiel dans cette hausse, *« surtout entre 2011 et 2015, et en raison d'une taxe en particulier : la CSPE, dont le niveau a été multiplié par 5 environ sur cette période. Pourquoi ? Parce qu'à l'époque, "le produit de la CSPE était affecté principalement au financement des surcoûts liés aux énergies renouvelables", se souvient Frédérique Fériaud, directrice générale des services du médiateur national de l'énergie. C'est donc l'impératif de la transition énergétique qui explique, pour une*

(1) Loi n°2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, 24 août 2021, disponible ici.
(2) Christophe Demerson, « Rénovation énergétique : pistolet sur la tempe pour les propriétaires », *25 millions de propriétaires*, n°548, février 2021, p. 3, disponible ici.
(3) « La chasse aux "passoires thermiques" pourrait entraîner la disparition de 30% du parc locatif privé ! », IREF, 14 février 2021, disponible ici.
(4) Vincent Bénard, *Interdire la location des "passoires thermiques", une fausse bonne idée*, Contrepoints, 16 janvier 2021, disponible ici.

bonne part, l'augmentation des prix de l'électricité » (1). Et cette hausse n'est pas terminée, loin de là. Le prix de l'électricité se divise *grosso modo* en trois tiers, selon l'Observatoire publié par la Commission de régulation de l'énergie (CRE) (2) : un tiers pour l'acheminement, facturé aux fournisseurs quels qu'ils soient (qui augmente car il faut surdimensionner le réseau afin qu'il absorbe les à-coups des énergies intermittentes comme l'éolien) ; un tiers pour la production et la commercialisation (qui augmente après une « libéralisation » très laborieuse initiée par l'Union européenne) ; un (gros) tiers pour les taxes (qui augmentent à mesure du développement des éoliennes, terrestres et offshores, car leur électricité très coûteuse doit être rachetée à perte).

On ne va pas développer ici le dossier des éoliennes. Mais rappelons tout de même que cette énergie intermittente (25%) nécessite la construction de centrales au gaz, dont la combustion dégage du gaz carbonique. L'extension des parcs éoliens ne diminuent donc en rien les émissions de CO2, l'exemple allemand le montre bien. Pourtant des sommes folles vont être investies dans cette énergie à la mode comme l'explique Patrice Cahart : *« J'ai calculé que pour remplacer d'ici à 2035, comme le voudrait le programme officiel, douze réacteurs par des renouvelables (deux tiers d'éolien et un tiers de photovoltaïque), il faudrait investir 145 milliards, y compris le développement d'un réseau très ramifié et la constitution d'une force de secours gazière. En regard, le maintien des douze réacteurs par des travaux dits de grand carénage ne coûterait que 13 milliards. La différence entre les deux chiffres, soit 132 milliards, correspond à ce qui serait gaspillé par l'éolien au lieu d'aller à des causes vraiment utiles (isolation des bâtiments, chauffage électrique, promotion des véhicules électriques) »* (3).

Et ce sont les ménages les plus pauvres qui vont payer le prix le plus élevé de cette transition énergétique : les 20% des ménages les plus modestes consacrent 14,9% de leurs revenus aux dépenses énergétiques (électricité, chauffage, carburant), contre 5,9% pour les 20% des ménages les plus aisés (4). Le pouvoir d'achat des ménages modestes et des classes moyennes va souffrir dans les années qui viennent (Focus 4).

Focus 4 • Part des dépenses énergétiques des ménages selon le revenu en France (en % du revenu net d'impôt)

Selon le revenu	%
20 % des ménages les plus modestes	14,9
Entre 20 et 40 %	11,4
Entre 40 et 60 %	10,0
Entre 60 et 80 %	8,6
De 80 à 100 % (20 % des ménages les plus aisés)	5,9

Sources • Ademe, Insee, Enquête budget des ménages 2006, NATIXIS

(1) Vincent Mignot, « Electricité : pourquoi les taxes sont aussi élevées », Moneyvox, 4 septembre 2019, disponible ici.
(2) Commission de Régulation de l'énergie, *Observatoire des marchés de détail du 1e trimestre 2019*, 31 mars 2019, disponible ici.
(3) « Le développement de l'éolien nuit au climat », *FigaroVox*, 16 juillet 2021, disponible ici.
(4) « La transition énergétique va être pénible », Natixis, 13 septembre 2021, disponible ici.

Les banques dans le viseur

Terminons par les banques, ce qui pourra surprendre car elles ne figurent pas en tant que telles dans les tableaux (elles sont rangées dans le « tertiaire »), mais c'est en tant que financeur qu'elles sont mises à contribution. Au nom de la lutte contre le réchauffement climatique, on veut leur interdire de financer les centrales utilisant des énergies fossiles.

D'abord désignées à la vindicte par des associations écologistes, plusieurs États ont pris le relais, à commencer par la France qui, avant la COP 21 de Paris en 2015, a été le premier pays au monde à créer par la loi une obligation de « reporting climat » pour les banques, les assurances, les gérants de portefeuilles, etc. Le banquier doit recenser le CO2 émis par ses clients lorsqu'il finance une usine, des bureaux, une centrale, aussi bien les émissions directes (production), qu'indirectes (transports), en amont (tous les achats) ou en aval (déchets, usage du produit ou du service…). Bruxelles va bientôt s'en mêler : une directive européenne est prévue (1)… Mais comme l'explique justement Rémy Prud'Homme, l'électricité est un ingrédient indispensable du développement économique, et le charbon ainsi que le pétrole sont des énergies bon marché. Leur refuser le financement de centrales à charbon n'est rien d'autre qu'une forme renouvelée de colonialisme : *« le poids de l'idéologie est si fort qu'il conduit les pays riches à imposer leur vision aux pays pauvres, avec la bonne conscience que donne la certitude d'œuvrer dans l'intérêt de l'humanité »* (2).

Le 21 mai 2021, Barbara Pompili, ministre de la transition écologique, se félicitait d'une étape importante franchie par le G7 : *« ses membres s'engagent à ne plus financer de projets de centrales à charbon dans le monde. Une avancée majeure pour le climat »* (3). Et aussi un coup dur pour l'industrie européenne. Le charbon est en effet la deuxième source d'énergie au monde après le pétrole, il très présent dans les pays émergents. Qui va alors récupérer le financement et la construction des centrales à charbon ? La Chine, qui ne fait pas partie du G7.

(1) « Une autre attestation bureaucratique : le reporting climat », IREF, 31 mars 2021, disponible ici.
(2) Rémy Prud'Homme, *L'idéologie du réchauffement*, Paris, L'Artilleur, juin 2020, p. 243.
(3) Barbara Pompili, Twitter, 21 mai 2021, disponible ici.

Conséquences politiques de la transition énergétique. *Cancel economy* et étatisation

La transition énergétique est présentée comme inévitable parce qu'il faut lutter contre le réchauffement climatique dont les conséquences sont gravissimes, et cela fait l'objet d'un « consensus scientifique ». Mais ce scénario est-il aussi évident qu'on veut bien le dire ?

Un discours catastrophiste

Deux jours après avoir présenté le « Paquet climat », le 16 juillet, la présidente de la Commission européenne Ursula von der Leyen affirme dans une allocution que les inondations en Allemagne et en Belgique, qui viennent alors de se produire, sont *« une preuve évidente du changement climatique »* (1). C'est devenu une habitude pour certains d'exploiter tous les événements qui sortent de l'ordinaire afin de convaincre l'opinion publique et les décideurs de la réalité du réchauffement climatique provoqué par l'homme. Il y a quelques mois, en septembre 2020, ce sont les feux de Californie, qui en étaient une conséquence directe selon le maire de San Francisco. En revenant aux chiffres on découvre que c'est pourtant faux : depuis le début du vingtième siècle, on ne constate pas d'augmentation des périodes sèches dans l'État américain, et sur le dernier millénaire on note même des périodes plus chaudes. Pire, la violence de ces feux serait due en partie… à des mesures dites écologiques comme les interdictions de *« logging »* (exploitation du bois) faites aux propriétaires de forêts, ce qui favorise l'accumulation de combustibles créant les conditions pour des incendies plus graves et plus incontrôlables» (2). On est heureusement en train de revenir sur ces mesures catastrophiques… On observe un discours analogue sur bien des phénomènes naturels. La banquise par exemple : *« la banquise arctique pourrait complètement disparaître d'ici à quatre ans »* expliquait *Le Monde*... en 2012 (3). Or, la banquise arctique est soumise à des fluctuations tout à fait normales, elle a même atteint sa plus grande extension depuis 2013 lors de l'hiver 2020, selon les données du *National Snow and Ice Data Center* (NSIDC) américain (4).

Mais il faut aller plus loin. Le sentiment d'« urgence climatique » dans lequel on fait vivre les populations du globe embue l'esprit de beaucoup, y compris chez les responsables politiques. Une part d'irrationnel guide les décisions pourtant extrêmement lourdes et structurantes, comme on l'a vu pour la vie des ménages ou le secteur automobile, par exemple. Un scientifique modéré, nullement climato-sceptique, comme le professeur au Collège de France Marc Fontecave, dénonce la voix *« aujourd'hui idéologiquement dominante et monopolisant les publications, les émissions de télévision et les tribunes des journaux, qui martèle, sans nuances et sans fondements, les prévisions de fin du monde et d'apocalypse, de disparition de l'humanité et de la biodiversité »* (5).

(1) Le Figaro Live, Tweeter, 16 juillet 2021, disponible ici
(2) Stephen Pyne, « How Fire, Once a Friend of Forests, Became a Destroyer », *National Geographic*, 22 novembre 2015, disponible ici.
(3) « La banquise arctique pourrait complètement disparaître d'ici à quatre ans », *Le Monde*, 18 septembre 2012, disponible ici.
(4) « No record-breaker maximum », National Snow and Ice Data Center, 24 mars 2020, disponible ici.
(5) Marc Fontecave, *op. cit.*, pp. 8-9.

La transition énergétique comme impératif catégorique

Il existe un « consensus scientifique » sur le réchauffement climatique anthropique (provoqué par l'homme), dit-on. Le débat serait donc clos. Mais justement, parler de *consensus* est la démonstration qu'il n'existe pas de *preuve*. L'équation d'Einstein $e=mc^2$ ne fait pas l'objet d'un consensus : elle est vraie, elle est vérifiée tous les jours dans les centrales nucléaires ou au CERN à Genève. Il n'existe pas d'équation équivalente concernant le réchauffement climatique anthropique avec d'un côté du signe égal les émissions humaines de CO2 et de l'autre côté la température moyenne du globe. Ce qui existe ce sont des *modèles*, c'est-à-dire des objets d'une nature tout à fait différente, où l'on essaye de prévoir l'avenir à partir de données du passé et d'une série d'hypothèses.

Ce « consensus » est en réalité discuté, et c'est très bien ainsi. Il existe de nombreux scientifiques sceptiques sur la réalité d'un réchauffement climatique exceptionnel et sur son origine humaine. Ils sont Prix Nobel, PhD., lauréats de nombreux prix, auteurs d'articles majeurs. Le NIPCC (*Nongovernmental International Panel on Climate Change*) existe depuis 2003 et tente d'adopter un point de vue plus objectif et plus nuancé que celui, très orienté, du GIEC. En 2015, a été créée la « CO2 Coalition », qui a approuvé le retrait des États-Unis de l'accord de Paris en 2017 par le président Donald Trump (décision annulée par son successeur). En septembre 2019, 500 scientifiques et professionnels en science climatique ont adressé une lettre aux Nations Unies (« Déclaration européenne sur le climat ») débutant par ces mots : *« il n'y a pas d'urgence climatique »*. 31 000 scientifiques ont signé l'*Oregon Petition* rejetant la thèse du réchauffement climatique et s'opposant au protocole de Kyoto qui date de 1999 et continue d'être signée encore aujourd'hui **(1)**.

Faisons rapidement deux remarques. Premièrement, notons le glissement sémantique des promoteurs de la transition énergétique qui consiste à passer du « réchauffement », de moins en moins utilisé, au « dérèglement, d'une mesure précise à un terme très vague dans lequel chacun peut y mettre ce qu'il veut… Deuxièmement, rappelons que le dioxyde de carbone n'est pas un polluant. Contrairement à l'iconographie souvent retenue (des fumées d'usines !), le CO2 est la nourriture des végétaux, qui l'absorbent et le transforme en hydrates de carbone et en oxygène via la photosynthèse. Sans CO2, pas de vie sur terre **(2)**.

Bien sûr, ce n'est pas ici que nous allons trancher le débat. Mais nous voulons montrer que le consensus sur cette question est très relatif, les zones d'ombre nombreuses et les discussions vives. L'expérience inédite que vient de vivre le monde entier avec un confinement à l'échelle planétaire **(Focus 5)** est la preuve que l'impératif catégorique du réchauffement climatique et de la transition énergétique, mérite discussion. Le problème est que le débat est rendu impossible par le sectarisme qui entoure ces sujets. Les anathèmes sont aussitôt jetés à la figure de ceux qui osent interroger la doxa. Il ne faut pourtant pas oublier que la science ne peut pas progresser sans discussion, et que la réprimer ne peut que jouer contre elle.

(1) *Global Warming Petition*, disponible ici.
(2) Voir Christian Gérondeau, *Le CO2 est bon pour la planète. Climat, la grande manipulation*, Paris, L'Artilleur, 2017.

Focus 5 • La « preuve » du confinement

Les confinements mis en place dans le monde pour faire face à la pandémie de coronavirus ont constitué un test grandeur nature très révélateur. Selon une étude publiée par *Nature*, les émissions humaines de CO2 dans l'atmosphère ont diminué de 8% en 2020 avec le confinement des économies (1). Un chiffre qui se trouve être très proche de celui recommandé par l'Accord de Paris (-7,6% par an entre 2020 et 2030) – on mesure au passage l'effort énorme que cela représente. Nous aurions donc dû observer une inflexion significative de la température de la planète. Toute la logique de la lutte contre le réchauffement climatique est en effet basée sur ce raisonnement : les émissions humaines de CO2 sont la cause de l'augmentation de la teneur en CO2 de l'atmosphère, cette augmentation est à son tour la cause du réchauffement de la planète. Or, la teneur en CO2 de l'atmosphère n'a en rien diminué, elle a même un peu augmenté ! En réalité cela n'a rien de surprenant, le cycle du CO2 existe sur terre évidemment bien avant que l'homme n'utilise les énergies fossiles, et il est incomparablement plus important. Les rejets humains sont négligeables : les émissions de CO2 dans l'atmosphère sont à 97% d'origine naturelle et 3% d'origine anthropique, c'est-à-dire issue des activités humaines (2). Pas du tout, rétorquent les auteurs de l'article publié par *Nature*, il faut un changement « systémique » et sur plusieurs années pour voir les effets. Il faudrait donc réorienter toute notre économie pour jouer sur les 1 ou 3% de CO2 que produit l'homme afin d'influer sur le stock global…

La *cancel economy* ouvre la voie à l'étatisation

Tous les éléments qui précèdent nous conduisent à poser la question suivante : pour quelle raison la politique de transition énergétique à marche forcée a-t-elle autant de succès et autant de force dans nos sociétés ?-Citons d'abord deux témoignages, isolés certes, mais dont la franchise éclaire ce qui se passe d'une autre lumière. La première est de Christine Stewart, ministre de l'environnement du Canada de 1997 à 1999 : *« Peu importe que la science soit complètement bidon, il y a des bénéfices collatéraux pour l'environnement... Le changement climatique nous donne la meilleure chance d'apporter la justice et l'égalité dans le monde. C'est un excellent moyen pour redistribuer les richesses »* (3). La seconde est prononcé par Ottmar Edenhofer, membre du GIEC : *« On doit dire clairement que nous redistribuons, de facto, les richesses du monde au moyen de la politique du climat. Evidemment, les propriétaires de charbon ou de pétrole ne seront pas enthousiasmés par cette idée. On doit se libérer de l'illusion que la politique internationale pour le climat est une politique environnementale. Ceci n'a presque plus rien à voir avec une politique pour l'environnement, avec des problèmes comme la déforestation ou le trou de la couche d'ozone »* (4).

On commence à mieux comprendre le succès de la transition énergétique. Patrick Moore (co-fondateur de Greenpeace), devenu sceptique sur ces questions, voit deux raisons à l'apparition de

(1) C. Le Quéré, R.B. Jackson, M.W. Jones *et al.*, « Temporary reduction in daily global CO2 emissions during the COVID-19 forced confinement », *Nature Climate Change*, 2020, 10, pp. 647-653, disponible ici.
(2) Émission de dioxyde de carbone, Wikipédia, disponible ici.
(3) Cité par Larry Bell, « Global Warming Alarmism: When Science IS Fiction », *Forbes*, 29 mai 2012, disponible ici.
(4) Ottmar Edenhofer, « Klimapolitik verteilt das Weltvermögen neu », *Neue Zürcher Zeitung*, 14 novembre 2010, disponible ici.

ce radicalisme climatique : d'une part, la banalisation du message écologiste réclamait une position radicale sur de nouveaux thèmes, celui du réchauffement planétaire étant parfaitement approprié ; d'autre part, l'échec du communisme a entraîné le recyclage des activistes marxisants vers des sujets écologiques qui leur permettent d'exprimer leur anticapitalisme (1).

Car c'est bien le capitalisme qui est désigné comme l'ennemi, et la lutte contre les dérèglements climatiques fournit un argument en or massif aux étatistes de gauche et de droite pour que l'État intervienne à tous les niveaux dans l'économie, les entreprises comme les ménages. La lutte contre les émissions de CO2, c'est en fait la *cancel culture* appliquée à l'économie : nommons-la la *cancel economy*, qui vise à la destruction de ce qui fait la puissance de l'Occident (progrès scientifique, énergies fossiles, fission nucléaire et bientôt fusion, industrie). Le progrès scientifique est mal vu, et la décroissance c'est en quelque sorte rembobiner le film à l'envers, les énergies fossiles sont accusées de tous les maux, mais le nucléaire aussi, qui pourtant n'émet pas de CO2, et la fusion nucléaire, qui promet une électricité abondante, est vue comme une menace qui pourrait favoriser une croissance considérée comme intrinsèquement mauvaise. Dans cette *cancel economy*, la liberté d'entreprendre se trouve singulièrement limitée, bornée, contrôlée, et finalement étouffée, alors qu'elle est à l'origine du dynamisme économique des nations occidentales.

Barbara Pompili, ministre de la transition écologique, ne s'en cache d'ailleurs pas quand elle affirme qu'il *« s'agit de changer de civilisation, de culture et de mode de vie »* (2). Rien de moins. Avons-nous voté pour cela ? Ce genre de déclaration montre bien que la transition énergétique est une formidable occasion pour les États de renforcer leur emprise sur la société. Elle offre la légitimité morale aux lois, restrictions, interdictions et contraintes imposées aux personnes et aux entreprises – comme naguère les communistes s'appuyaient sur la « lutte des classes » ou le « socialisme scientifique »… Le professeur Richard Lindzen de la prestigieuse université MIT, l'un des plus éminents connaisseurs de la physique de l'atmosphère, a démissionné du GIEC lorsqu'il a compris que, bien au-delà de la science, cette pente nous entrainait dans une dérive liberticide. Il a eu cette excellente formule : *« Contrôler le carbone est un rêve bureaucratique. Si vous contrôlez le carbone, vous contrôlez la vie »* (3). Les étatistes de toute tendance ont trouvé leur nouveau Graal.

Il n'existe pas aujourd'hui de véritable réaction organisée, intellectuelle, économique et politique, face à ce rouleau compresseur de la transition énergétique. Le sabordage du secteur automobile européen est très révélateur : la quasi-totalité des économistes libéraux (normalement rétifs à l'intervention de l'État) refusent de questionner les obligations folles faites par le « Paquet climat » de la Commission européenne, et ils pensent s'en tirer en défendant le nucléaire. Effectivement, en ce qui concerne la production d'électricité, le nucléaire permet de se passer des éoliennes. Mais à partir du moment où l'on entre dans la logique de la transition énergétique, on est obligé d'accepter la transition complète et rapide du parc automobile vers l'électrique, et c'est un désastre, comme on l'a vu. Il est donc crucial d'avoir un regard critique sur la transition énergétique comme système de pensée, sinon c'est perdu (pour l'automobile, pour le logement, pour l'emploi, le pouvoir d'achat, pour l'économie).

(1) « Dr Patrick Moore Lecture », *The Age*, 16 décembre 2006, disponible ici.
(2) *Déclaration de Mme Barbara Pompili, ministre de la transition écologique, sur « l'esprit et la lettre » du projet de loi Climat et résilience*, Vie publique, 1à février 2021, disponible ici.
(3) Cité par Samuele Furfari, « Lutte contre le changement climatique ou contrôle total de nos vies ? », *Front Populaire*, juillet 2021, disponible ici.

Conclusion. **Un coup d'arrêt est-il possible ?**

Tout comme l'exécutif français n'avait pas vu arriver les « gilets jaunes » à l'automne 2018 (1), tout comme l'opinion française est en train de virer au sujet des éoliennes (plus les Français sont informés, moins ils y sont favorables) (2), il est possible que l'opinion évolue sur la transition énergétique. En mettant au jour son coût exorbitant, pour les ménages en particulier, tel est bien notre but. Il est possible que l'opposition silencieuse devienne majoritaire, spécialement lorsqu'un débat public s'instaure.

C'est ce qui est arrivé récemment en Suisse : le 13 juin dernier, les électeurs ont répondu non à 51,6% à la proposition de loi visant à réduire, en 2030, les émissions de CO2 du pays de 50% par rapport aux niveaux de 1990 (3). Il s'agit d'une vraie surprise car les sondages mettaient le oui à 60%. Mais les Suisses ont refusé cette écologie punitive et idéologique. Les partisans du non ont su en dénoncer les dangers.

Dans le cadre de l'Union européenne, un coup d'arrêt au « Paquet climat » est possible grâce au traité de Lisbonne. Le 14 juillet la Commission a proposé la création d'un « Fonds social pour le climat » afin d'allouer des moyens spécifiques à la transition, un fonds qui serait financé par le budget de l'Union, donc par une contribution plus élevée des États membres. Le gouvernement hongrois a déjà fait savoir qu'il y mettrait son veto. Il en a le droit puisque l'article 194.3 du traité réclame l'unanimité pour les mesures *« essentiellement de nature fiscale »*. Les décisions fiscales comme la taxe carbone, intérieure ou aux frontières, relèvent du même domaine, et on se doute que d'autres pays s'y opposeront. D'autre part, s'interroge Samuele Furfari, professeur en géopolitique de l'énergie à l'Université Libre de Bruxelles, *« on peut aussi se demander si toutes ces mesures ne sont pas contraires à l'article 194.2 du traité de Lisbonne qui sauvegarde "le droit d'un État membre de déterminer les conditions d'exploitation de ses ressources énergétiques, son choix entre différentes sources d'énergie et la structure générale de son approvisionnement énergétique" »* (4). Incontestablement, les outils juridiques existent, le tout est qu'une volonté politique s'exprime en ce sens.

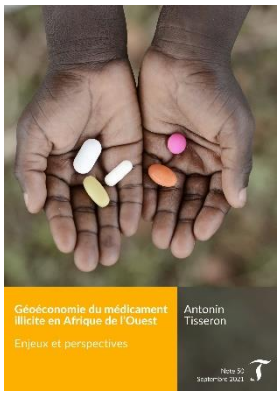
Le « Paquet climat » présenté le 14 juillet 2021 par Ursula von der Leyen reprend en l'accentuant des objectifs déjà annoncés par plusieurs gouvernements européens. Mais il serait erroné de croire que cette politique est inéluctable. L'étude des dégâts provoqués par la transition énergétique doit réveiller les consciences. Désormais s'ouvre le moment des arbitrages entre les différents États membres et la Commission, le Parlement européen aura aussi son mot à dire, il est donc urgent de réagir à cette destruction de l'économie que la transition énergétique engage. Il est encore temps de se rendre compte que nous, Européens, menons ce combat en pure perte.

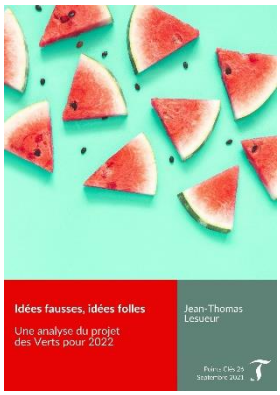
(1) Sébastien Laye, *Les origines économiques du mouvement des « gilets jaunes »*, Institut Thomas More, note d'actualité, mars 2019, disponible ici.
(2) Jean-Thomas Lesueur, *Idées fausses, idées folles : une analyse du projet des Verts pour 2022*, Institut Thomas More, Points clés, septembre 2021, disponible ici.
(3) « Le peuple suisse enterre la loi sur le CO2 avec 51,6% de non », RTS, 13 juin 2021, disponible ici.
(4) Samuele Furfari, « Union européenne : le pacte vert incompatible avec le traité de Lisbonne », *Contrepoints*, 28 juillet 2021, disponible ici.

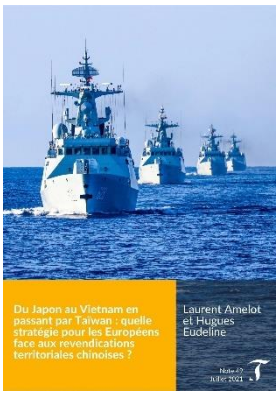
Plus globalement, il faut sortir de la vision malthusienne qui recouvre la production d'énergie aujourd'hui : nos sociétés consommeront de plus en plus d'énergie, par-delà les économies et la « sobriété » que l'on pourra mettre en place, et ce phénomène n'a rien d'anormal, c'est la marque incontournable du développement économique. Sortons d'une « urgence » en grande partie exagérée. Les sources classiques d'énergie ont encore de nombreuses décennies d'exploitation devant elles, même si la « transition » arrivera un jour bien évidemment. Surtout, faisons confiance à la recherche scientifique et à l'esprit d'initiative, d'une part pour améliorer les techniques de production existantes, comme le nucléaire, en allant vers le thorium, longtemps délaissé et pourtant bien plus efficace et produisant nettement moins de déchets radioactifs, ou comme l'hydrogène, et d'autre part en explorant de nouvelles technologiques comme la fusion nucléaire avec notamment le projet de réacteur à Cadarache. Choisissons la voie du progrès contre celle de la peur, du catastrophisme et de la *cancel economy*.

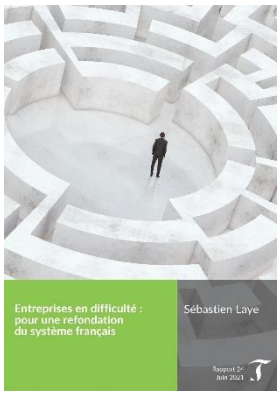
Publications récentes

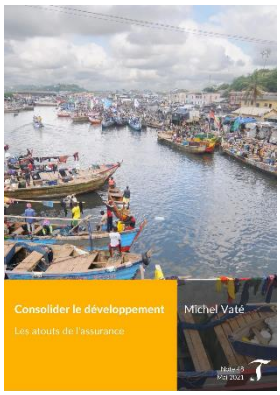
Retrouvez toutes nos publications sur www.institut-thomas-more.org

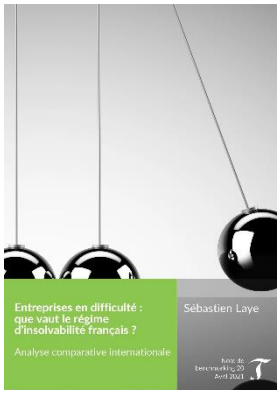


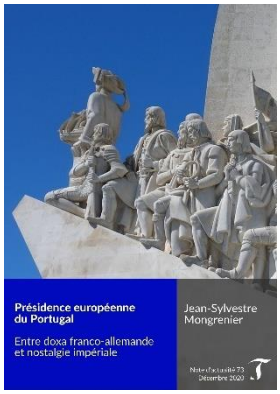


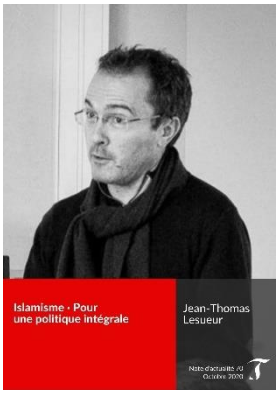












Programme

Économie et compétitivité

Le Programme *Économie et compétitivité* vise la réforme en profondeur de nos modèles économiques et sociaux européens. L'accroissement continu des dépenses sociales et l'insuffisance des réformes invalident toutes chances de retour à la croissance et à l'emplois. Il est temps de concevoir de nouvelles formes de solidarités et de création de richesses, grâce à l'initiative économique et à la liberté d'entreprendre.

Ce document est la propriété de l'Institut Thomas More asbl. Les propos et opinions exprimés dans ce document n'engagent que la responsabilité de l'auteur. Sa reproduction, partielle ou totale, est autorisée à deux conditions : obtenir l'accord formel de l'Institut Thomas More asbl et en faire apparaître lisiblement sa provenance.

© Institut Thomas More asbl, octobre 2021

You
Tube