



Transition énergétique: le futur est lent et Suédois¹



Johan Albrecht
Senior Fellow
Itinera Institute

En 1999, un baril de pétrole coûtait moins de 10\$. Le gasoil de chauffage a un temps coûté moins de 5 francs belges, soit 0,12 €, par litre. En 2006 et 2007, le prix du pétrole oscillait entre 60 et 80\$ le baril et rien n'indique que ces prix vont chuter fortement. Les prix du gaz suivent le prix du pétrole avec un certain retard. Même les prix du charbon, de l'uranium et des biomasses augmentent. L'ère des produits énergétiques bon marché semble donc belle et bien révolue.

1. Le train vert de l'inertie

Tout le monde se rend compte que l'énergie est devenue un produit cher. Un comportement éco-efficient rapporte et les producteurs jouent là-dessus. La politique climatique peut également être éco-efficiente et récompenser les économies d'énergies.

A court terme, l'impact des prix énergétiques élevés sur notre comportement est limité. En effet, une structure économique change lentement et ce à cause du fait que les biens durables ne sont remplacés qu'à la fin de leur période d'utilisation. Celui qui possède un frigo de 5 ans à l'heure actuelle ne va pas le remplacer directement parce qu'un producteur a mis sur le marché une version plus économique en énergie. Le nouveau frigo aura une facture énergétique moins élevée mais l'acheteur éventuel doit également prendre en compte d'autres éléments. C'est pour cela que la valeur du vieux frigo sera moins élevée sur le marché des secondes mains. Le vendeur

1. Ce memo est une version retravaillée et limitée d'un chapitre du livre « Relativisme climatique ».

s'expose donc à une perte de capital visible. L'acheteur s'intéresse sans doute également aux conséquences pratiques du remplacement de son frigo. Le format du nouveau frigo est-il adapté au mobilier de sa cuisine ? L'acheteur potentiel sait aussi qu'un appareil encore plus efficace sera disponible sur le marché dans un futur proche et ce, sans doute, à un prix encore plus attractif. Enfin, l'acheteur potentiel réalise que des changements fréquents de biens durables ont également des conséquences écologiques telles que l'usage de matières premières et l'augmentation des déchets. Il y a donc beaucoup de raisons de ne pas immédiatement investir lourdement dans des produits éco-efficaces. Un jour viendra où le vieux frigo ne fonctionnera plus et il sera remplacé par un modèle ultra-économique.

L'impact des nouvelles technologies dépend donc du cycle de vie d'un produit. Les biens durables comme les frigos, les réfrigérateurs, les machines à laver, les séchoirs ou les télévisions ont une durée de vie attendue de 10 à 15 ans. Ceci est également valable pour les véhicules. L'âge moyen des voitures en Belgique est d'environ 8 ans. Le cycle de vie d'une habitation oscille entre 80 et 120 ans en incluant naturellement les changements qui leurs sont apportés. Une installation de chauffage central dure de 30 à 40 ans même si les installations de chauffage des bâtiments publics ont un cycle de vie légèrement plus long.

“
L'impact des
nouvelles
technologies
dépend du cycle
de vie d'un
produit
”

Dans l'industrie, certains secteurs présentent également des investissements en capitaux qui sont utilisés pendant relativement longtemps.

Bien entendu, dans certains secteurs les produits ont de cycles de vie très courts et des innovations éco-efficaces y sont rapidement introduites.

En conclusion, même si les prix de l'énergie sont élevés, il faut une décennie avant que les technologies inefficaces ne soient remplacées par des technologies plus efficaces.

2. Potentiel ?

Quel est d'ailleurs le potentiel de la technologie éco-efficace ? Personne ne peut prévoir l'avenir mais quelques prévisions à court terme peuvent se révéler forts indicatrices. La consommation moyenne du parc automobile belge se situe actuellement entre 6 et 8 litres aux 100 kilomètres même si les moteurs turbo-diesel les plus récents consomment significativement moins. Les voitures les plus anciennes et les gros véhicules plus puissants comme les SUV ou les mono-volumes consomment plus de 8 litres aux cent kilomètres. La consommation moyenne du parc automobile belge ne va pas spectaculairement chuter dans les années à venir. Même si on prévoit que les modèles hybrides vont gagner en importance, la consommation moyenne dépend principalement des millions de voitures qui circulent actuellement. Même la vente de dizaines de milliers de voitures hybrides n'y changerait rien.

Dans le même temps, toutes les grandes marques sont convaincues du potentiel de marché des véhicules plus économiques. L'éco-efficience est l'enjeu du combat futur entre les grandes marques automobiles. Différents constructeurs expérimentent les diesels hybrides et aspirent à une consommation de moins de 3 litres aux cent kilomètres. En 2007, Mercedes a présenté un nouveau moteur d'une puissance de 240 chevaux et qui consomme seulement 6 litres aux cent². A l'horizon 2030, la consommation moyenne du parc automobile belge pourrait donc atteindre 3 à 4 litres aux cent kilomètres.

L'évolution du nombre de kilomètres parcourus est moins facile à prévoir. En multipliant par deux le nombre kilomètres parcourus, on annule les effets d'une diminution de la consommation. Cependant, il faut également prendre en compte l'effet dissuasif des prix élevés de l'énergie. Les autorités ne peuvent pas régir la dynamique des constructeurs mais elles peuvent influencer l'usage des voitures grâce aux prix. A ce sujet, les autorités devraient envisager une combinaison d'instruments comme les systèmes de comptes de trajet, des tarifs de parking plus élevés et des prélèvements énergétiques plus importants. Les émissions du secteur des transports ne dépendent pas uniquement de la politique climatique mise en place mais également des choix effectués en matière de mobilité.

2. Lorsque les moteurs puissants consommeront beaucoup moins qu'actuellement, une forte diminution de la consommation sera possible. La part de marché des voitures plus petites reste en effet trop limitée pour pouvoir faire la différence.

3. La préservation comme motivation

L'histoire de l'adaptation des producteurs digne de ce nom est principalement une stratégie d'auto-

préservation. Les constructeurs automobiles savent que les sources d'énergies fossiles touchent à leur fin et que la pénurie croissante rend inévitable un mouvement des prix à la hausse. Dans le même temps, ils veulent rester sur le marché grâce à des produits attirants. S'ils n'y arrivaient pas, ils seraient poussés en dehors du marché par des concurrents à la technologie plus adaptée à la disette actuelle. La beauté du capitalisme tient dans le fait que les sociétés privées ne peuvent durer qu'uniquement grâce à des produits qui sont écologiquement durables. Le capitalisme offre donc des chances inouïes pour les nouvelles sociétés technologiques. Il y a actuellement

“
Le gouvernement
suédois a
annoncé son
objectif de
devenir
indépendant du
pétrole à
l'horizon 2020.
”

beaucoup de petites firmes technologiques indépendantes qui expérimentent de nouveaux types de moteurs, des nouveaux carburants et des nouveaux matériaux. Comme dans tous les autres secteurs, la plupart de ces

nouvelles sociétés ne brilleront jamais sur le marché. Mais, quelques-unes développeront des concepts à fort potentiel commercial et qui seront sans doute adoptés par un gros constructeur. Il s'agit là de l'option la plus vraisemblable selon laquelle seules les plus grandes firmes peuvent commercialiser un produit de masse. Les grandes firmes se maintiendront et c'est pourquoi la dynamique technologique actuelle est principalement une question de préservation.

norme pour le pétrole supplantant les variations naturelles. Ceci est lié à la situation tendue au Moyen Orient. Finalement, tout le monde se rend compte qu'il n'est pas vraiment nécessaire de laisser les prix du pétrole doubler. Une telle perspective est risquée d'un point de vue macroéconomique. Il y a donc nombre de raisons poussant à limiter la dépendance pétrolière par rapport au Moyen Orient. Il s'agit là d'une considération dont les autorités se rendent de plus en plus compte.

4. La Suède

Les prix élevés de l'énergie ne sont qu'une partie de l'histoire. Les entreprises sont non seulement incitées à innover, mais les autorités gagnent aussi à revoir leur rôle. Ainsi, les autorités observent attentivement les attentes du marché en matière de prix énergétiques. Le marché s'attend de toute évidence à ce que les prix du pétrole restent élevés étant donné qu'une partie du prix actuel est spéculatif. En sus de l'augmentation des prix, la plupart des analystes s'attendent à des variations inattendues. Ces variations deviendraient la

Destruction créatrice verte

La dynamique d'une économie de marché flexible connaît des gagnants et des perdants. Depuis Schumpeter, on s'aperçoit que cette « destruction créatrice » est nécessaire afin de rendre possible une création de bien-être futur. Des anciens secteurs disparaissent et sont remplacés par des nouvelles activités et nouvelles formes organisationnelles. Une économie est un organisme qui est appelé à s'adapter à de nouvelles circonstances et préférences. Le concept de destruction créatrice est également adaptable aux défis écologiques. Dans un premier temps, le système économique endommage l'écosystème – destruction écologique – et n'a pas d'autre choix que de développer de nouvelles activités et de nouveaux produits afin de limiter ou de réparer les dégâts. La naissance du secteur environnemental est une première étape afin de laisser la destruction créatrice entraîner des gains de bien-être. Un secteur environnemental mature devra se joindre au développement de la création de marché. L'économie du *flux* système apparaît plus fondamentale que l'économie fossile poussive actuelle.

En 2005, le gouvernement Suédois a annoncé son objectif de devenir indépendant du pétrole à l'horizon 2020. Cette annonce très ambitieuse a d'abord été accueillie avec scepticisme, comme une utopie, comme si, une fois de plus, un groupuscule politique voulait déballer son sac de projets originaux. A bien y regarder, l'objectif suédois est sans doute faisable. Les Suédois entendent bel et bien rester dépendant du gaz. Le gaz est également importé mais le prix du gaz est moins volatile. L'indépendance vis à vis du pétrole est un concept relativement élastique : un pays dont l'énergie dépend à 5% de pétrole importé peut se considérer comme indépendante vis à vis du pétrole et ce, étant donné qu'une forte augmentation des prix du pétrole ne désarticulera pas l'économie nationale. Avec une énergie qui dépend à 35% du pétrole importé, une économie est fortement exposée à un choc sur les prix. Cependant, même une économie qui n'importe pas de pétrole est indirectement exposée aux risques d'un choc sur les prix. Imaginons que les partenaires commerciaux de la Suède restent fortement dépendants du pétrole, un choc important sur les prix peut pousser ces économies en récessions et les sociétés suédoises pourraient en souffrir. L'indépendance vis à vis du pétrole de la Suède pourrait donc ainsi être retardée.

“
La motivation de l'engagement suédois, qui peut aboutir à une réduction visible des émissions de gaz à effet de serre, est principalement économique.
 ”

Dans une économie globalisée, l'indépendance vis à vis du pétrole est possible à condition que toutes les économies importantes suivent ce chemin. Et ça n'arrivera pas pour 2020.

La Suède a joué quelques cartes pour diminuer encore plus sa dépendance vis à vis du pétrole. Les systèmes de chauffage urbains fonctionnent à 40% grâce à la biomasse. Cette part sera amenée à augmenter. Dans le même temps, les Suédois ont développé des partenariats entre quelques grosses sociétés industrielles et les autorités afin de laisser la dynamique technologique évoluer dans la bonne direction. Un constructeur automobile comme Volvo offre maintenant des moteurs à carburant biologique et désire clairement en faire une avancée technologique. Un constructeur automobile est réellement dépendant de l'infrastructure de transport en ce compris les stations services. Ce n'est pas intéressant de travailler dans le but de développer une voiture à hydrogène si, dans le futur, l'hydrogène n'est disponible nulle part. L'engagement du gouvernement suédois peut être un signal pour le secteur des combustibles afin d'élargir l'offre de produits alternatifs. Avec un peu de chance, ils pourront bénéficier de subsides via un fond d'innovation ou l'autre. De cette manière, il est resté très agréable pour

toutes les parties de fournir un effort supplémentaire en faveur de l'environnement. Et, lorsque le secteur de la distribution offre plus d'alternatives, les autres producteurs voient également naître un marché pour des moteurs fonctionnant grâce à des carburants alternatifs. Au final, ce sont des autorités pilotes qui peuvent résoudre le dilemme classique de « l'œuf ou la poule » et le transformer en opportunités de marché pour les sociétés industrielles.

La Suède a pris un engagement qui peut aboutir à une chute visible des émissions de gaz à effet de serre. La motivation principale de cet engagement est principalement économique.

C'est franchement une bonne décision économique de limiter la dépendance vis à vis de sources d'énergie fossiles chères et limitées dans le temps. Les avantages ne sont pas uniquement climatiques. L'exemple suédois sera suivi d'un regard septique. Si le projet évolue dans la bonne direction – les premiers indicateurs à ce sujet devraient être disponibles aux alentours de 2012 – les autres pays ou villes européens lui emboîteront le pas. Dans le même temps, Oakland, aux Etats-Unis, se présente comme la première ville à suivre l'exemple suédois. Elle sera la première ville américaine indépendante vis à vis du pétrole d'ici

“
Ce n'est pas la politique climatique mais l'aspiration à plus d'indépendance énergétique qui est le facteur déclencheur des récentes initiatives industrielles.
”

2020. Peut-être que les principales grandes entreprises industrielles des autres pays européens sont celles qui veulent voir des opportunités de marché comparables se développer dans leur propre pays. En effet, alors que les groupes industriels suédois peuvent développer des projets en matière de technologies faibles en carbone grâce à leur marché intérieur, ces avancées peuvent ensuite aboutir sur le marché européen ou mondial. Un appel à des autorités plus claires et plus ambitieuses peut aussi fortement retentir auprès des entreprises industrielles européennes. Pour permettre au capitalisme de demain de s'épanouir, les autorités doivent également rester aux affaires.

5. Volontaire et unilatéral

La Suède n'est pas le premier pays à afficher des ambitions claires. Mais, c'est le premier pays à opter pour un objectif de court terme. Le Royaume-Uni a annoncé qu'il allait réduire ses émissions de gaz à effet de serre de 60% d'ici 2050. Cet objectif a été

précédé d'une consultation étendue avec l'industrie britannique qui l'approuve. Afin de rendre ce but concret, quelques fonds d'innovation, via lesquels l'industrie britannique peut travailler à la *low carbon economy* de demain, ont été créés. L'engagement britannique est, depuis quelques années, fortement étayé

par une politique indicative détaillée pour quasi tous les secteurs de l'économie. Cela peut ressembler au comeback de l'économie planifiée mais ce sont des objectifs faisables et soutenus par le marché. Les options politiques sont périodiquement évaluées et adaptées et ces processus sont activement soutenus par d'importants hommes politiques et décideurs. L'Allemagne a déjà annoncé que, d'ici 2050, au moins 50% de son électricité proviendra d'énergie renouvelable et non importée. L'Allemagne lie également ces objectifs à un mécanisme de marché³ car sans marché, il n'y a pas d'innovation technologique.

La Suède, le Royaume-Uni et l'Allemagne se sont engagés en faveur d'une économie faible en carbone de manière volontaire. Sans pression de la part d'organisations internationales, ils n'ont pas non plus examiné les résultats des discussions post-Kyoto et il n'y a pas d'engagements comparables de leurs partenaires commerciaux importants ou des grands pays en voie de développement. Ces trois pays européens réalisent que les autorités nationales gagnent à prendre elles-mêmes les initiatives. C'est trop facile de rester passif en observant la scène symbolique des méga conférences dont rien de concret ou presque ne sort. Dans

le même temps, les marchés industriels de demain prennent forme sur des tables à dessin ou dans des laboratoires. Qui veut participer à ce jeu technologique gagne à créer un marché intérieur pour des firmes nationales. Sinon rien ne se passe. Avec leur choix d'opter pour moins de dépendance énergétique, ces trois pays ont choisi l'argument économique. Et tant mieux s'il y a également des avantages écologiques. Ainsi, les vrais liens deviennent plus clairs. Ce n'est pas la politique climatique mais l'aspiration à plus d'indépendance énergétique qui est le facteur déclencheur des récentes initiatives industrielles. D'une manière ou d'une autre, l'histoire du GIEC ne semble pas assez convaincante. Comment cela se fait-il ?

Si les autorités annoncent trop souvent des changements de feuille de route et que ceux-ci ne s'avèrent pas justifiés, les investisseurs privés préféreront attendre plutôt que de prendre des risques.

6. Négociation et coalitions

Les objectifs de ces pays pionniers sont en fin de compte le résultat d'intenses négociations entre les autorités et les importants secteurs économiques. L'attention a été placée sur un consensus économique attractif à l'intérieur duquel les efforts du secteur économique sont récompensés et la création de marché par les autorités est garantie. Des mécanismes de cofinancement peuvent également être mis en place via lesquels les autorités

3. En Allemagne, si on investit dans l'énergie renouvelable, on reçoit une indemnité par kWh non consommé mais vendu au réseau d'électricité. Cette indemnité est appelée tarif feed-in (ou tarif d'insertion).

peuvent prendre en charge une partie des risques de recherches privées. La Suède et l'Allemagne sont des pays de tradition corporatiste dans lesquels la négociation entre le secteur économique et les autorités est centrale. C'est grâce à cela que naît la confiance en les autorités, élément fondamental pour les décisions d'investissement individuelles. Si les autorités annoncent trop souvent des changements de feuille de route et que ceux-ci ne s'avèrent pas justifiés, les investisseurs privés préféreront attendre plutôt que de prendre des risques.

La négociation entre les autorités et le secteur économique d'un pays n'est pas si simple étant donné le morcellement des compétences (économie, environnement, technologie, énergie, innovation, collaboration internationale) et les différentes philosophies quant au rôle des autorités par rapport à l'urgence des problématiques du climat et de la transition. Et pourtant, il s'est avéré possible dans certains pays de former une large coalition soutenant cet objectif de transition. Le succès de l'énergie renouvelable en Allemagne est le résultat du poids de la coalition qui comprend à la fois le secteur de l'énergie renouvelable, les mouvements verts, les fédérations d'entreprises, les agriculteurs, les associations de villes, la communauté religieuse,... Au plus une coalition devient forte, aux plus des partis s'y rattachent. Après une longue résistance, les grandes compagnies énergétiques allemandes ont finalement soutenu la transition vers plus d'énergie renouvelable. Une fois qu'une coalition pèse suffisamment en termes d'emplois et d'électeurs, le monde politique ne peut que suivre et soutenir.

Une politique ambitieuse à plus de chances de succès à condition d'être soutenue par une coalition forte ou en

pleine croissance. Une coalition est plus facile à former autour d'une histoire positive d'opportunités économiques qu'autour d'une histoire négative de sacrifices. Actuellement, ces sont des images futuristes d'hystérie climatique qui dominent les médias avec un accent sur des réglementations urgentes et pénibles. La démolition définitive d'une partie de notre base industrielle est même une option (attractive) pour certains⁴. Il n'est donc pas étonnant que cette ligne ne mobilise pas et que, à quelques exceptions près, aucune réglementation contraignante ne soit décidée.

7. Les Etats-Unis

De l'autre côté de l'Atlantique, les entreprises et les hommes politiques américains arrivent à la même conclusion que les pays pionniers européens. La transition du système énergétique national est encore plus nécessaire aux Etats-Unis. En plus des arguments économiques, les considérations géopolitiques jouent également un rôle important dans les médias américains. Thomas Friedman affirme que les Américains, avec leur achat de pétrole au Moyen Orient, ont eux-mêmes financé la transformation de l'Islam⁵. Actuellement, le budget américain plie sur le poids de la guerre en Irak mais les consommateurs américains injectent des milliards de pétrodollars en Arabie Saoudite, pays d'origine de 15 des 19 pirates de l'air du 11 septembre 2001. En plus, le Royaume d'Arabie Saoudite a suivi la propagation de l'Islam radical. L'Arabie Saoudite finance près de 90% de l'expansion mondiale de l'Islam. Le problème, selon Friedman, est que, via ce canal, c'est principalement l'Islam

4. Le fait que moins d'industrie en Europe aboutisse simplement à plus d'industrie en dehors de l'Europe – et donc qu'il y aurait pas moins d'émissions ou une plus faible pression écologique – n'est pas encore rentré dans la tête de tous.

5. Thomas Friedman du New York Times expliquait en 2006 dans son First Political of Petropolitics : le prix du pétrole et le degré de liberté évoluent toujours dans les directions opposées dans des pays qui sont financièrement fortement dépendants des leurs exportations de pétrole. Ce lien négatif est encore plus fort dans des pays avec des institutions faibles ou des régimes autoritaires.

radical qui se propage et ce aux dépends d'interprétations plus modérées. Friedman affirme donc également que les Américains financent les deux côtés de la guerre contre la terreur.

Selon Friedman, le lien entre dépendance pétrolière et le financement du terrorisme est tout sauf un détail. La limitation de la dépendance pétrolière devient donc un but géostratégique et un instrument de combat contre le terrorisme. C'est important aux Etats-Unis où les mouvements écologiques sont souvent considérés comme une collection de *tree-hugging*, *vaguely French sissies*. Grâce au lien entre pétrole et terrorisme, même le patriote américain le plus à droite peut transformer l'efficacité énergétique en un devoir national.

L'argument économique en faveur de l'indépendance pétrolière est donc renforcé par un argument géopolitique aux USA et par un argument climatique en Europe. Dans le même temps, tant du côté des hommes politiques américains que de celui des sociétés, le climat autour du réchauffement climatique a très rapidement changé. Aucun modèle politique n'aurait pu prévoir qu'actuellement, au Congrès américain, une majorité des sénateurs soutienne une limitation des émissions. Plus encore, les entreprises défendent ardemment une taxe carbone.

Au Sénat américain, ces dernières années, une pluie de résolutions et d'autres instruments ont été introduits pour développer une politique climatique plus ambitieuse et surtout plus claire. La plupart des ces exemples prennent comme référence les émissions de 2010 ou 2012 comme point de départ d'une politique de réduction de 14% d'ici 2020. Un objectif de réduction de 65 à

83% est proposé d'ici 2050. La plupart de ces propositions ne mentionnent aucun autre pays ni les négociations post-Kyoto. Les Américains veulent tenir les rênes eux-mêmes sans tenir compte de ce qui a été décidé par les autres pays développés.

En ce qui concerne le climat, les sénateurs les plus actifs sont les

“

L'argument économique en faveur de l'indépendance pétrolière est donc renforcé par un argument géopolitique aux USA et par un argument climatique en Europe.

”

sénateurs Bingaman, Lieberman, Kerry et Waxman. Le sénateur Bingaman a une attitude particulièrement pragmatique. Il reconnaît que l'on peut encore longuement discuter à propos des fondements scientifiques du réchauffement climatique – certains

sénateurs américains ne sont pas encore convaincus par les hypothèses concernant le CO2 du GIEC – mais ces discussions aboutissent aux opportunités d'un besoin d'une transition énergétique. Si les émissions de CO2 ne sont pas considérées maintenant comme un problème sérieux, les USA seront confrontés à un énorme défi énergétique et une politique devrait être mise en place. Une politique de transition va bien avec la politique climatique et il est donc sensé de partir d'objectifs de réduction clairs et d'autres buts transitoires.

Dans le même temps, on ne compte plus le nombre de fédérations patronales, d'alliances⁶ de compagnies américaines et d'ONG qui plaident pour une politique climatique américaine claire. Les entreprises américaines luttent toujours contre le peu de clarté à propos de la future politique climatique américaines ce qui représente un frein pour les investisseurs en matière d'innovation éco-efficientes et faibles en carbone. Le développement d'objectifs nationaux crée immédiatement une demande pour des nouvelles technologies et va donc fortement accélérer la dynamique. En effet, pendant ce temps, les sociétés danoises, britanniques et allemandes profitent par exemple des avantages des objectifs européens en matière d'énergie renouvelable et de la quasi-certitude que l'Union Européenne va également incorporer les objectifs post-Kyoto européens. Ces objectifs peuvent donc être plus doux et agir comme un signal envers les investisseurs pour les opportunités de marché futures. Les

“
L'ère de l'énergie fossile bon marché est révolue et la pénurie énergétique ne fera que s'aggraver dans le futur. La transition énergétique est une nécessité pas une option.
”

marchés veulent de la clarté à propos de la direction à prendre. Les détails, ils peuvent les compléter eux-mêmes. Il y a aussi les subsides de recherche que les autorités libèrent afin de soutenir la transition technologique. Les prévisions sont toujours risquées mais les chances que les Etats-Unis disposent d'un objectif national de réduction des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2010 sont plutôt fortes.

Finalement, peu de pays semblent encore intéressés par le processus post-Kyoto comme projet global. Actuellement, une stratégie industrielle est mieux définie s'il s'agit d'un projet national.

8. Quelle politique ?

Quelles sont les options pour les hommes politiques ? L'ère de l'énergie fossile bon marché est révolue et la pénurie énergétique ne fera que s'aggraver dans le futur. Tous les pays gagnent à préparer un changement radical de leur système énergétique. Une

6. Voir par exemple l'USCAP, United States Climate Action Partnership : www.uscap.org.

transition énergétique de ce nom n'est pas une option mais une nécessité. Une politique qui fait usage des forces de marché offre les plus grandes chances de succès. Mais le marché n'a pas de cerveau. La première étape est donc la définition d'un objectif de moyen ou long terme. C'est alors que les forces de marché correctes fonctionneront.

Une économie forte a les moyens de réagir à de nouveaux objectifs. Tant le réchauffement climatique que la transition énergétique sont des objectifs réalisables si nos systèmes énergétiques sont suffisamment flexibles pour laisser une chance aux nouvelles technologies et aux nouvelles formes d'organisation et pour leur permettre de croître. Comme nous devons nous adapter aux changements climatiques locaux, un système économique doit pouvoir s'adapter à de nouveaux éléments et à de nouvelles limitations. Que se soit le vieillissement actuel, la globalisation ou la transition énergétique, les adaptations et les réformes sont des nécessités permanentes. En effet, tout change continuellement.

Une économie dynamique qui a pu, dans le passé, s'adapter facilement à de nouveaux défis et opportunités a tous les outils en mains pour introduire une politique de transition avec succès. Une économie grippée dans laquelle d'importants déséquilibres, comme un taux de chômage structurel élevé,

prévalent n'a vraisemblablement pas encore trouvé la bonne recette de réforme. Ou alors, il y a un manque de décideurs politiques puissants. Ce n'est

sûrement pas le point de départ idéal d'une politique de transition énergétique ambitieuse. Les pays qui veulent complètement jouer la carte des innovations technologiques gagnent également à garantir un climat facilitant l'entrepreneuriat très attractif. Etant donné que les opportunités technologiques ne seront sans doute jamais aussi importantes, rien ne se bougera si le fait de prendre des risques pour les entrepreneurs ne rapporte rien. Les ambitions écologiques peuvent devenir rentables dans un climat d'ambition économique.

L'exemple de la Suède, de l'Allemagne et du Royaume-Uni peut être une source d'inspiration. Cependant, la copie rapide de l'objectif Suédois par exemple n'est sûrement pas une option.

“
Un système
énergétique n'est
pas une
collection isolée
de technologies
mais gagne à
correspondre aux
aspirations
collectives à
venir.”

9. Visions futuristes

Une approche alternative part d'un exercice mental à propos de l'avenir de notre économie en 2030, 2040 ou 2050. Quelle sorte d'économie offre le plus de valeur ajoutée pour tous les segments de notre société ? Quel peut être le rôle de notre pays dans une économie de la connaissance de plus en plus globalisée ? Quels secteurs

économiques nous offrent le plus de chances de croissance et quels investissements en capital physique ou humain sont pour cela nécessaires ? Quelle politique fiscale ou économique soutient cette vision et à quel point ces options sont-elles cohérentes dans un large contexte de problèmes liés au vieillissement et à l'immigration.

Cet exercice peut sembler futuriste mais une fois qu'une vision du futur se forme, on peut réfléchir aux étapes nécessaires afin de rendre cette image possible. Comment les secteurs économiques vont-ils relever les défis écologiques de demain ? Notre pays peut-il et doit-il

investir lui-même dans la technologie énergétique du demain ou devrions-nous attendre et acheter plus tard ce dont nous avons besoin auprès des meilleurs fournisseurs ? A quel point est-ce faisable de laisser croître fortement la base technologique à court et moyen terme ? Quelle plus-value peut apporter notre pays aux efforts internationaux afin d'accélérer les politiques d'adaptation dans les pays en voie de développement ? Comment s'attaquer aux réglementations d'adaptation nationales de la meilleure manière ? Ces questions doivent nous permettre de référencer les visions du futur et leurs opportunités et

Politique et budget

Une transition énergétique a de grandes chances de succès si les forces du marché la soutiennent de manière cohérente. L'usage de l'instrument des prix est donc central mais ne ferme naturellement pas la porte à une régulation technique sous-jacente. La régulation est sensée principalement lorsque, grâce à elle, de nouveaux marchés peuvent être créés. Les décideurs politiques devraient opter pour un usage sélectif de la régulation tout en gardant à l'œil toutes les conséquences. Il est par exemple très simple de déterminer qu'en 2010 une voiture ne pourra consommer au maximum que 3 litres aux cent kilomètres. Les coûts d'une telle mesure peuvent être réellement excessifs et attirer des problèmes tant aux consommateurs qu'au secteur en général. Les décideurs politiques gagnent également à prendre en compte les conséquences budgétaires des réglementations possibles. L'énergie représente déjà une part de notre base taxable. Imaginons que l'emploi de l'énergie diminue fortement suite à toutes sortes de réglementations, cela équivaldrait à une perte de rentrées fiscales pour le gouvernement. Une politique environnementale forte peut donc obliger les autorités à rechercher ailleurs d'autres sources de revenus fiscaux. Lorsque les autorités optent pour des taxes plus élevées sur le travail ou sur les bénéfices des entreprises, l'économie est freinée. Ça ne paraît pas être une option très attirante pour un pays avec des taxes déjà très élevées. L'écologie et l'économie sont donc aussi liées budgétairement.

leurs limites. Un système énergétique n'est pas une collection isolée de technologies mais gagne à correspondre aux aspirations collectives à venir. C'est ici que commence la recherche des instruments.

Souhaitons-nous réduire la consommation d'électricité nationale de 40% d'ici 2030 ? Si oui, des mesures radicales s'imposent. L'instrument des prix peut donner les bons signaux de marché. Des prix énergétiques changeant gagnent à mieux correspondre à une vision de réforme fiscale globale qui soutient notre économie. De cette manière, les nouvelles rentrées fiscales provenant d'un usage accru des taxes énergétiques peuvent être utilisées pour progressivement mettre un terme à d'autres taxes gênantes. Et la baisse de l'impôt sur le bénéfice et de la fiscalité sur le travail ne va pas s'arrêter à la première résistance.

Finalement, on voit apparaître une esquisse très grossière des conséquences et des démarches pour chaque image du futur. Dans la plupart des pays, il y a des modèles économique étendus soutenant chacun des ces exercices. Naturellement, une analyse à l'horizon 2020 est plus digne de confiance qu'une

prévision jusqu'en 2040. Il y a beaucoup à faire, des changements fiscaux à une politique de l'enseignement qui stimule plus les jeunes : nous gagnerons à suivre la voie technologique.

10. Interaction

La politique climatique ou la politique de transition est trop souvent considérée comme un domaine politique isolé. La réglementation unique qui peut offrir la solution ultime n'existe pas. Dans chaque intervalle de temps – de maintenant à 2040 et après – il y a beaucoup de choix à faire. Toutes les réglementations climatiques et énergétiques possibles interagissent de manière permanente avec quasi tous les secteurs économiques. Le processus politique de soutien de la transition est donc également un processus continu. Une politique climatique et de transition part d'une vision générale du développement futur de l'économie et de la société. Dans les pays où une telle vision n'est pas envisagée, il est plus difficile de construire une coalition forte et c'est principalement une attitude d'attente qui domine. Les décideurs politiques se perdent-ils dans un feu nourri de mini réglementations à l'impact écologique peu clair ? Une

“
Le dossier du
climat et la
transition
nécessaire des
fossiles vers un
flux système
peuvent bel et
bien être des
dossiers
internationaux
mais les choix à
propos du futur
des économies
nationales sont
encore faits au
niveau national.”

position d'attente peut fournir des exemples étant donné que ce sont les pays pionniers qui payent le prix de l'apprentissage. Une nouvelle technologie sert à être corrigée et améliorée afin d'évoluer vers un produit attractif. Les pays qui optent pour une attitude d'attente doivent réellement se préparer à « monter dans le train » lorsque le moment se présente. La passivité totale n'est pas une option en matière de politique climatique et de transition.

Une vision du futur orientée vers l'économie est à la base des histoires de succès les plus importantes de ces dernières années. Les pays dont les décideurs politiques osent opter pour une vision claire ont de bonnes performances. L'avènement de secteur comme l'IT ou la biotechnologie est également le résultat de choix politique orientés. Il n'y a pas de raisons de croire de ces constatations ne sont pas valables pour la politique énergétique. Les exemples de la Finlande, de l'Irlande et, plus récemment, de l'Allemagne

montrent que l'application des réformes peut faire la différence. Ce sont des pays qui, pour différentes raisons, ont dû s'adapter.

Le dossier du climat et la transition nécessaire des fossiles vers un *fluxsystème* peuvent bel et bien être des dossiers internationaux mais les choix à propos du futur des économies nationales sont encore faits au niveau national. La Suède, l'Allemagne, le Royaume-Uni et même les Etats-Unis n'attendent pas une percée des négociations internationales. Le cirque itinérant de la bureaucratie climatique s'occupe principalement de lui-même et s'attache, tout comme les autres organisations internationales, à ne pas se justifier devant les électeurs. En démocratie, les changements radicaux doivent d'abord être introduits au niveau national. Le train pourra seulement s'enclencher par la suite.

Johan Albrecht
Senior fellow
Itinera Institute

Het Itinera Institute is een onafhankelijke denktank en doetank die, boven partijgrenzen, regionale verschillen en belangengroepen heen, wegen wil aanreiken voor beleidshervormingen met het oog op duurzame economische groei en sociale bescherming in België en zijn regio's.



Itinera Institute VZW-ASBL

Boulevard Leopold II Laan 184d - B-1080 Brussel - Bruxelles

T +32 2 412 02 62 - F +32 2 412 02 69

info@itinerainstitute.org www.itinerainstitute.org

L'Itinera Institute est un think-tank et do-tank indépendant qui, au-dessus et au-delà des partis politiques, des différences régionales et des groupes d'intérêt, veut identifier les chemins de réformes qui garantissent une croissance économique et une protection sociale durables en Belgique et dans ses régions.

Verantwoordelijke uitgever - Editeur responsable: Marc De Vos, Directeur