

COMMENTAIRES SUR LE LIVRE VERT

" VERS UNE STRATEGIE EUROPEENNE DE SECURITE D'APPROVISIONNEMENT ENERGETIQUE"

Je voudrai tout d'abord vous féliciter pour cette d'initiative de permettre à quiconque (ou pour utiliser une terminologie plus positive) à tout citoyen de commenter et de faire des propositions sur un rapport édité par la Commission Européenne.

De surcroît l'idée même d'ouvrir ce débat et de se positionner cette fois ci à l'échelon de l'Union Européenne, et non plus au niveau national, est en soi rassurant et largement positif.

Evidemment le contenu de ce rapport ne m'a pas laissé indifférent, et voici de façon résumée mes principales réactions et commentaires.

Tout d'abord je regrette que ce Rapport ne soit pas plus conclusif dans ses recommandations, mais ceci est malheureusement trop souvent le cas de ces rapports, qui sur le plan de l'analyse sont le plus souvent exhaustifs, mais qui n'osent pas, au niveau des conclusions, prendre position. En particulier il me semblerait utile, qu'à l'issue de ce rapport, tout lecteur comprenne quelles sont, par ordre d'importance les orientations que doit prendre la Commission pour maintenir à moyen terme le niveau de dépendance énergétique de l'Union à un niveau acceptable, et quelles sont les sources d'énergie à privilégier et celles à développer. Or cette hiérarchisation manque ce qui laisse croire au lecteur :

- Qu'une fois encore constater est relativement facile mais que décider, ou dans le cas présent, proposer un plan d'actions clair l'est beaucoup moins,
- Que chacun (adepte du pétrole, pro-nucléaire, promoteur des énergies renouvelables) y trouvera son compte, ce qui est, politiquement correct, mais industriellement inefficace.

Enfin, il me semble que la présentation factuelle des différentes sources d'énergie (qui est assez complète) pourrait néanmoins s'enrichir d'une analyse plus approfondie.

Ces remarques liminaires étant faites, je souhaiterai également réagir sur le contenu même de ce rapport, et là aussi si les priorités que l'on se donne au niveau de cette réflexion européenne sont réellement :

- une dépendance énergétique de l'UE vis à vis de pays tiers acceptable (50 à 60 % maxi),
- une sécurité géo politique des importations énergétiques,
- un approvisionnement énergétique qui respecte les nouvelles contraintes environnementales, et qui, pour le long terme s'accommode du principe du Principe du "Développement durable",

le poids respectif des différentes sources énergétiques n'est évidemment pas le même, et devrait être utilisé comme clé de hiérarchisation pour classer ces différentes sources énergétiques.

De façon plus précise, face à ces priorités, et à la vue des ressources énergétiques propres à l'UE, même élargie aux pays candidats, on ne peut qu'être d'accord avec l'idée de vouloir développer les énergies dites renouvelables sachant que l'attitude qui consiste à s'arcebuter sur les quelques réverbères déjà éclairés (charbon, pétrole, nucléaire, gaz) est la seule façon de ne rien trouver de nouveau. Cette idée est d'autant plus acceptable que l'on sait aujourd'hui que si des moyens financiers

sont mis au service de cette recherche appliquée, des solutions et des gros progrès seront effectués, ceci a toujours été le cas par le passé et l'est d'autant plus aujourd'hui où la connaissance collective a atteint un tel niveau que les temps nécessaires au développement de nouveaux produits se raccourcissent de plus en plus.

Néanmoins, il est également évident que les énergies dites renouvelables ne pourront être qu'une source limitée d'approvisionnement énergétique, mais ceci est correctement traité dans le Rapport.

Par contre, étant de formation scientifique, je suis surpris que l'énergie nucléaire n'apparaisse pas plus dans ce Rapport, au regard des priorités que la Commission se donne, comme une source d'énergie à maintenir pour le moyen terme (mais sans doute est ce dû au fait qu'actuellement cette source d'énergie est devenue politiquement incorrecte) ; en effet :

Vis à vis du premier problème posé et qui conduit à l'édition de ce Rapport, à savoir la dépendance énergétique de l'UE, à la vue des réserves naturelles de l'UE même élargie, l'énergie nucléaire apparaît, parmi les sources énergétiques recensées, comme étant celle qui contribue de façon la plus efficace à son indépendance énergétique. De plus en regardant notre propre passé, lorsque la même situation s'est produite dans les années 70, les gouvernements nationaux de l'époque ont majoritairement décidé de faire appel à l'énergie nucléaire pour diminuer la pression imposée à notre économie par une trop forte dépendance énergétique (à ce sujet si vos graphiques montrent qu'à partir des années 80 le degré de dépendance a diminué, la raison, à savoir l'arrivée massive de centrales nucléaires de forte puissance, n'est pas donné au lecteur non averti).

Vis à vis des nouvelles contraintes environnementales, et en particulier (je cite le Rapport) si la sécurité d'approvisionnement du marché énergétique européen doit tenir compte de l'impératif de lutte contre le changement climatique, là aussi le recours à l'énergie nucléaire est plutôt favorable. Ceci est d'ailleurs mentionné plusieurs fois dans le Rapport :

- L'utilisation de l'énergie nucléaire permet aujourd'hui d'éviter 312 Mt de rejet de CO₂ dans l'atmosphère soit environ 7 % de tous les gaz à effet de serre émis dans l'UE,
- Si les centrales nucléaires existantes sont abandonnées et remplacées par d'autres centrales thermiques classiques, il deviendra impossible d'atteindre les objectifs de Kyoto (cf. Annexe 1 p 5).

Sachant que ce Rapport explique l'importance et l'urgence de diminuer nos émissions de gaz à effet de serre, de façon à éviter des changements climatiques qui pourraient être à l'origine de conséquences écologiques, économiques, géo-politiques et sociales ingérables, accepter au niveau des conclusions de ce Rapport, comme un fait établi ou comme notre destin collectif, que l'UE va accroître sa consommation en gaz et pétrole pour couvrir ses besoins énergétiques à venir apparaît incompréhensible et apparaît être totalement à l'opposé des priorités qu'elle s'est fixée, sachant :

- Que le recours à ces sources ne permet pas de réduire sa dépendance énergétique vis à vis de pays tiers,
- Que leurs effets sont catastrophiques vis à vis de l'effet de serre.

Seul l'objectif d'obtenir une sécurité relative de ses approvisionnements pourrait être atteint, sous réserve de diversifier les routes géographiques d'approvisionnement en provenance des pays producteurs de gaz et de pétrole.

Enfin, et de façon à ne pas être trop ennuyeux dans mes réflexions, je voudrai terminer sur un commentaire à propos de la consommation énergétique des transports et de leurs conséquences environnementales.

Je suis globalement d'accord avec l'analyse qui en est faite, et donc en particulier d'accord avec le

problème posé à l'UE sur une meilleure organisation à moyen terme des Transports, compte tenu des projections de croissance de ce secteur. Un ré-équilibre entre fret routier et fret par rail semble incontournable et lancer un programme européen d'aides communautaires pour favoriser l'utilisation de carburants de substitution également.

Néanmoins, vis à vis des voitures individuelles, il me semble que l'analyse devrait mieux différencier les actions dépendantes de progrès technologiques à venir pour lesquelles les effets bénéfiques ne se verraient au mieux qu'à moyen terme, des actions dépendantes de décisions politiques, prises à l'échelon communautaire, et dont les effets seraient, cette fois ci, visibles sur le court terme.

Dit autrement, il ne faudrait pas que la CE fuit ses responsabilités en se limitant à débloquer des financements européens dédiés à des programmes de Recherche et Développement, puis en attendant passivement que les scientifiques lui proposent les bonnes solutions alors qu'elle peut dès aujourd'hui agir en particulier en utilisant mieux l'instrument fiscal (mais là aussi les décisions politiques communautaires semblent être plus difficiles à prendre que de décider de financer des programmes sans toujours bien savoir ce que l'on en attend réellement).

A ce sujet, je profite de cet échange pour soumettre à votre réflexion un exemple de mesure fiscale qui me semble simple à prendre et dont les effets vis à vis de l'environnement pourraient s'avérer rapidement positifs.

Je propose d'abaisser à 5,5% le taux de TVA sur les petites voitures (très petites cylindrées du type Twingo, Smart, etc.), conçues pour le déplacement urbain, **de façon à ce que le différentiel de prix d'achat entre ce type de nouvelles petites voitures et les voitures standard de bas de gammes soit suffisamment attractif pour le consommateur de façon à l'inciter à acheter, en tant que 2^{ème} véhicule (et vous connaissez le nombre de ménages qui dans les villes possèdent une 2^{ème} voiture), ce nouveau type de véhicule.**

En réservant cette mesure fiscale à l'achat de véhicules caractérisés par une très faible consommation (environ 3l/100 km en cycle urbain), une telle mesure fiscale pourrait très rapidement avoir des effets bénéfiques :

- Sur les émissions totales de CO2 sachant que les augmentations projetées des émissions de CO2 seront attribuables à 90 % au secteur transport si nous ne modifions pas nos technologies et organisations,
- Sur la qualité de l'air des grandes agglomérations,
- Sur la demande en produits pétroliers pour couvrir ce secteur particulier des transports,
- Sur les contraintes liées à ce type de déplacement à l'intérieur des agglomérations (embouteillages, places de parking),
- Sur une diminution des accidents corporels en sites urbains.

Bref, l'idée étant de réorganiser le transport individuel à urbain en substituant au parc actuel, conçu pour des déplacements inter urbain, un parc de véhicules mieux adaptés, caractérisé par des véhicules de très petite taille et présentant de très faibles consommations kilométriques, et de dynamiser cette ré-organisation par des mesures fiscales incitatives.

En effet, étant du fait que l'être humain est par nature individualiste, il me paraît plus crédible de parier sur la réussite d'une telle mesure qui reste compatible avec les exigences individuelles plutôt que de continuer à croire en des solutions déjà expérimentées en d'autres pays, mais sans succès, telles que le co-voiturage.

Sachant qu'il n'existe pas de solution unique pour résoudre un problème, cette proposition ne s'oppose pas, et ne doit pas être une alternative aux solutions visant à développer les transports urbains collectifs qui sont également nécessaires.

En espérant que ces commentaires seront utiles à la réflexion générale.