



Newsletter n°7

Novembre 2016

Financer la transition énergétique. Un rêve ?

Cette fiche est composée à partir de nombreux éléments du livre de Gaël Giraud
Illusion financière

A savoir

« La transition énergétique désigne le passage d'un système énergétique qui repose essentiellement sur l'utilisation des énergies fossiles, épuisables et émettrices de gaz à effet de serre (que sont le pétrole, le charbon et le gaz), vers un bouquet énergétique donnant la part belle aux énergies renouvelables et à l'efficacité énergétique. Elle répond ainsi à la nécessité de lutter contre le réchauffement climatique. Dans cette lutte, l'Union européenne s'est fixé l'objectif "20/20/20", soit de réduire de 20 % des émissions de gaz à effet de serre, d'accroître l'efficacité énergétique de 20 % et de porter la part des énergies renouvelables à 20 % dans le mix énergétique d'ici 2020.

L'efficacité énergétique répond également à la volonté d'un pays d'accroître son indépendance énergétique et de renforcer sa compétitivité en réduisant à terme sa facture énergétique. »¹

Comment procède-t-on ?²

« Le plus immédiat, c'est sans doute la rénovation thermique destinée à diminuer drastiquement la consommation d'énergie par le bâtiment, premier gouffre à énergie de nos économies aujourd'hui. Cette première partie de la transition ne semble pas poser de problème technique majeur aux constructeurs et à l'ensemble des corps de métiers impliqués. Le seul frein qui retient le démarrage de ladite rénovation, c'est le manque de financement.

¹ <http://www.novethic.fr/>

² *Illusion financière*, Gaël Giraud, Les Editions de l'Atelier, Paris, 2012, page 68

Le chantier qui arrive en second, parce qu'il touche à la deuxième source de consommation d'énergies fossiles, c'est la mobilité: l'avion, la voiture et le train. Et cette fois, les complications sont substantielles. Non pas à cause de l'avion : nous apprendrons à organiser des visioconférences plutôt qu'à traverser les océans pour la moindre réunion de travail. Les difficultés arrivent dès lors que l'on cherche à substituer intelligemment le train à la voiture et au camion, ce qui exige des compromis politiques (où allons-nous faire passer la nouvelle voie ferrée ?) et une complète révision de notre aménagement du territoire. Cela veut dire en effet un réaménagement complet des territoires, la remise en valeur d'une partie des réseaux ferroviaires que nous avons détricotés patiemment après la Seconde Guerre mondiale. Il faut donc revaloriser le transport public, tandis que l'urbanisme de nos villes exige d'être repensé. On peut anticiper qu'il faudra mettre fin aux banlieues pavillonnaires au profit de nombreuses petites villes très denses irriguées par un important transport public, et reliées les unes aux autres par le train et par un réseau de cars (faiblement consommateurs d'essence).

En outre, le train ne pourra pas être entièrement substitué à la voiture : il nous faudra développer considérablement le covoiturage, inventer un autre rapport aux quatre-roues.

Enfin, le troisième chantier, c'est celui de la transformation de nos modes de production de l'énergie : s'il n'est sans doute pas question de fermer toutes les centrales à charbon, du moins faut-il absolument y séquestrer le CO₂ produit et investir massivement dans les sources d'énergie décarbonée, de manière à nous passer (au niveau européen) du charbon et en vue de réduire progressivement le gaz. »

Combien cela coûte-t-il?³

« Une étude anglaise évalue les besoins pour la Grande-Bretagne à 650 milliards d'euros ; la Commission européenne chiffre les investissements nécessaires pour atteindre le "facteur 4" (réduction des émissions de GES de 80% à l'horizon 2050 par rapport à leur niveau absolu de 1990 dans les pays occidentaux) à 1,5 % du PIB par an. D'après la Fondation Nicolas Hulot pour la nature et l'homme, le programme d'investissement à réaliser est sans doute de l'ordre de 2 à 3% du PIB par an pendant dix ans, soit pour le cas de l'Europe, environ 3000 milliards d'euros sur une décennie. Rappelons que les Etats ont déjà mis à la disposition des banques l'équivalent de 4000 milliards d'euros depuis 2008. Et que la BCE a créé mille milliards entre décembre 2011 et février 2012, toujours afin de "sauver les banques". La transition écologique coûterait donc, aujourd'hui, moins cher que le sauvetage inachevé du secteur bancaire. Mais plus nous attendons, plus son coût augmentera, bien sûr. Au fait, qu'attendons-nous? La réponse, invariablement proposée à tout début de mise en œuvre de la transition par certains hauts fonctionnaires qui hantent les couloirs des ministères, est triple :

- "Cela a déjà été fait et n'a pas marché"
- "Les Allemands ne voudront pas"
- "Il manque de l'argent"

À l'évidence, la première objection est fautive : aucun pays n'a, à ce jour, véritablement entamé la transition. En démarrant la première, l'Europe pourrait devenir le leader mondial d'un processus auquel tout le monde, tôt ou tard, devra s'atteler. La deuxième objection est

³ Ibid., page 70

tout aussi irrecevable : "Le temps presse, nous le savons tous", a déclaré l'ancienne ministre de l'Ecologie d'Angela Merkel, lors de l'ouverture de la conférence sur le climat qui a rassemblé à Berlin les représentants d'une trentaine de pays, les 16 et 17 juillet 2012, "[...] mais on ne le dit pas assez. Car cela ne sert à rien, de jouer avec le temps. La limite maximale de deux degrés (de réchauffement de la planète d'ici 2100) n'est pas trop ambitieuse (...) Et nous savons qu'avec ce qui est sur la table actuellement, nous ne maintiendrons pas le réchauffement en-dessous de deux degrés (...) Ce sera même plutôt le double".

La troisième objection est juste dans la mesure où les investissements nécessaires à la transition ne sont pas assez rentables d'un point de vue strictement financier. Sommes-nous toutefois certains qu'il n'y ait plus assez d'argent pour sauver la planète?»

Un financement ⁴

« Si nous admettons que la monnaie (la liquidité et le crédit) ne devrait être ni un bien privé ni un bien public mais un bien commun, alors la liberté de création monétaire dont nous disposons devient un atout. Le financement de la transition énergie-climat doit pouvoir se faire par la création monétaire confiée à une BCE placée sous le contrôle d'une Union politique européenne.

Les prêts que devra consentir la BCE auront nécessairement des maturités longues : dix ans, au moins. À quel taux la BCE devra-t-elle prêter? Cette question nourrit l'intense débat qui traverse aujourd'hui la communauté des économistes au sujet du taux d'escompte qu'il convient d'appliquer aux projets de long terme liés, notamment, à la réduction des émissions de GES. Car, en appliquant un taux d'intérêt réel à son prêt (de long terme), la Banque centrale indiquera implicitement à quel taux elle égalise un euro prêté aujourd'hui avec un euro remboursé dans dix ans (ou davantage). [...]

Le taux d'intérêt réel auquel notre banque centrale devrait consentir à financer la transition est donc au plus égal à 1%. Un taux à l'aune duquel, dès aujourd'hui, une part non négligeable des chantiers de la transition devient rentable.

Reste la définition du collatéral⁵ qui servira de garantie aux prêts de la banque centrale. On peut fort bien imaginer que la BCE accepte comme collatéraux des "obligations de projet" finançant exclusivement des projets d'avenir liés à la transition. [...] Ces obligations vertes seraient émises, par exemple, par la Banque européenne d'investissement pour les grands projets d'infrastructures européens et par des institutions existantes ou à créer (banque nationale d'investissement) pour les déclinaisons nationales du plan de transition. La BCE et les banques centrales nationales pourraient donc accepter en guise de collatéral des prêts consentis aux banques publiques d'investissement [...]. Ces obligations vertes pourraient être rachetées par les banques centrales, de la même façon que la BCE rachète aujourd'hui aux banques privées des titres de dette souveraine. En outre, ces obligations vertes pourraient

⁴ Ibid. page 118

⁵ On appelle « collatéral » l'ensemble des actifs, titres ou liquidités, remis en garantie par la contrepartie débitrice à la contrepartie créditrice afin de couvrir le risque de crédit résultant des transactions financières négociées entre deux parties. En cas de défaillance du débiteur, le créancier a le droit de conserver les actifs remis en collatéral afin de se dédommager de la perte financière subie. <http://www.fimarkets.com/pages/collateral.php>

être émises sur les marchés financiers à des taux plus élevés que le taux de 1% consenti par le système européen des banques centrales. Les opérations les moins rémunératrices au plan strictement financier pourraient bénéficier du 1% "banque centrale" dès lors que leur intérêt écologique et social le justifie. Celles dont la rentabilité s'approche des conditions du marché pourraient simplement bénéficier de bonification de taux. Les autres seraient financées de manière classique par l'épargne internationale mobilisée. (...)

Quoiqu'il en soit, la question de la crédibilité des obligations vertes se ramène alors à celle de la qualité des projets de transition et du discernement au terme duquel nous déciderons que l'intérêt écologique et social d'un projet justifie qu'il bénéficie du 1 % "banque centrale".