

Pour une politique de l'énergie cohérente et peu coûteuse

Informé des enjeux (climat, *sécurité énergétique*) ; reprendre la maîtrise de notre avenir ; rendre possibles les financements ; réduire à presque rien la réglementation.

1- Informer, sensibiliser : il s'agit d'autonomie énergétique autant que de lutte contre le CO₂

Montrer à nos concitoyens que la lutte contre le CO₂ et pour l'indépendance énergétique sont un même combat. La collusion des producteurs de gaz et de pétrole (OPEP et Russie notamment) peut faire monter les prix très haut au détriment de la Chine et de l'Europe, avec peut-être l'accord tacite des Américains qui n'en souffriront pas puisque, aujourd'hui, ils sont autosuffisants.

Il est donc prudent de diminuer nos besoins. Pour cela, il est *efficace* de faire lentement monter les prix à la consommation et de créer des moyens de financement adaptés ; il est *équitable* au titre de la solidarité nationale d'apporter une aide à ceux qui seraient mis en difficulté.

2- Augmenter lentement les prix à la consommation finale, indépendamment du prix du pétrole

Il s'agit de rendre intéressantes les économies d'énergie et l'utilisation d'électricité par les véhicules et, dans le bâtiment, par les pompes à chaleur. Le montant de l'impôt CO₂ est fixé pour le prix augmente de façon prévisible et indépendante du prix du pétrole. Il dépend donc des prix mondiaux du pétrole et du gaz - comme l'a suggéré le président de la République le 10 décembre 2018. La hausse du prix à la consommation sera modérée. Une dotation compensatrice sera versée aux faibles revenus.

Selon mes estimations, il suffirait que l'augmentation des prix à la consommation finale soit chaque année de 1 ou 2 centimes par litre de carburant, de 1 à 2 €/MWh de gaz, de 10 à 20 € par mètre cube de fioul. La hausse des prix s'arrêtera lorsque nous aurons atteint l'objectif d'émission de CO₂.

3- Des prêts nouveaux remboursés avec les économies d'énergie et les émissions de CO₂ évitées

Les investissements utiles qui, dans un premier temps, ne seraient pas « remboursés » par les économies d'énergie bénéficieront de « prêts CO₂ » bonifiés par l'Etat dont **les annuités de remboursement ne seront pas supérieures à la valeur de l'énergie économisée**. La bonification des prêts, qui dépendra chaque année des prix du fioul, du gaz et du carburant, sera financée par l'impôt CO₂. L'engagement financier de l'Etat l'incitera fortement à respecter la trajectoire de prix qu'il aura programmée.

Le cas de la forêt : les travaux en forêt procurent du bois et augmentent l'effet « puits de CO₂ », lorsque l'arbre pousse puis lorsque le bois est utilisé comme matériau. Mais, pour financer ces travaux, **il n'existe pas de prêts adaptés : des prêts à long terme, remboursables lorsque l'on coupe des arbres et garantis contre des risques multiples et non assurables**. Un *investissement* de 4000 euros par hectare permet non seulement de produire du bois mais aussi d'éviter à terme l'émission de 400 tCO₂. L'Etat décide donc que le produit de l'impôt CO₂ permettra de proposer des « **prêts forestiers** » adaptés au rythme et aux risques de la forêt.

4- Une électricité sans CO₂ produite au moindre coût – en tenant compte des besoins de stockage

Les futurs investissements de production d'électricité sont programmés sans exclure *a priori* d'augmenter la capacité nucléaire. Le calcul des dépenses sera expertisé par une instance indépendante.

5- Dans le secteur du bâtiment et du transport

Dans le bâtiment neuf, la réglementation actuelle sera modifiée pour ne pas favoriser le gaz.

Dans le bâtiment existant, avec les « prêts CO₂ » (cf. ci-dessus) les opérations utiles ne coûteront rien aux propriétaires occupants. Nul besoin d'une réglementation. Les propriétaires bailleurs de logements classés en E, F ou G seront, eux, tenus de faire les travaux mettant ces logements au moins en classe D.

Dans le secteur du transport, si l'Etat programme une augmentation du prix à la pompe de 1 à 2 cme par litre chaque année indépendamment du prix du pétrole (avec une aide pour les situations difficiles), cela devrait suffire pour que les industriels de la construction automobile et de l'électricité fassent les investissements nécessaires.

Tout ce qui est écrit ici est développé sur www.hprevot.frp et présenté dans des [notes brèves](#).