

**BIP**

Le Bulletin de l'Industrie Pétrolière

ENERPRESSE FORUM

À LA UNE

**Les énergéticiens en pleine transformation**

Les énergéticiens européens ont déjà engagé leur transformation pour prendre en compte aussi bien la lutte contre le changement climatique que les nouvelles exigences des clients et les (r)évolutions technologiques. S'appuyant sur leurs activités traditionnelles, ils explorent de nouvelles activités prometteuses, montre l'étude présentée par le cabinet spécialisé Watt's Next et *Enerpresse* à Enerpresse Forum ce jeudi 21 juin.

Lire page 2

N°13620 — Vendredi 22 juin 2018 — 54<sup>e</sup> année

@BiPgazpetrole

www.enerpresse.com

## ÉGYPTE

**Eni cède 10 % de Shorouk à Mubadala**

Le groupe pétrolier italien Eni a finalisé la cession de 10 % d'intérêts de la concession Shorouk, où se trouve le gigantesque champ gazier offshore de Zohr, à Mubadala Petroleum, a-t-il annoncé le 20 juin. La transaction avait été annoncée en mars dernier (cf. *BIP* du 13.03). Eni détient désormais 50 % de la concession, aux côtés de Rosneft (30 %), BP (10 %) et Mubadala Petroleum (10 %).

## ACTUALITÉS

**Maritime : les députés veulent faire accélérer la TE**

La transition énergétique dans le transport maritime n'est pas seulement une question de lutte contre le réchauffement climatique mais aussi de santé publique. Mais le sujet est resté jusqu'à présent « *trop méconnu* » dans le débat public. Jusqu'au 19 juin en tout cas, où les députés ont adopté à l'unanimité une proposition de résolution de lutte contre la pollution du transport maritime.

Lire pages 3 à 6

## ENERPRESSE FORUM 2018

**Édition 2018 : les énergéticiens de demain**

Nous publions dans cette édition du *BIP* l'essentiel des débats qui se sont tenus ce jeudi 21 juin dans le cadre d'Enerpresse Forum, onzième édition de l'événement annuel du BIP/Enerpresse à Deauville.

Lire pages 7 et 8

## STATISTIQUES

**Bulletin pétrolier de la Commission européenne**

Nous publions dans cette édition du *BIP* le Bulletin pétrolier de la Commission européenne. Il fait apparaître un prix moyen dans la zone euro, hors droits et taxes, de 623,37 euros les 1 000 litres de gazole, de 593,06 €/1 000 l pour l'essence SP95 et de 453,05 €/1 000 l pour le fioul domestique.

Lire pages 9 et 10

## ÉTUDES &amp; DOCUMENTS

**Projet de loi d'avenir transports et mobilité**

Les ONG environnementales, d'une voix commune, lancent un dernier appel à l'exécutif et mettent sur la table leur propre projet de loi, qui repose sur 15 mesures phares pour se tourner résolument vers l'avenir. Nous reprenons dans le *BIP* de ce jour leur projet de loi d'avenir pour les transports et la mobilité.

Lire pages 11 à 15

## MARCHÉS À TERME – 20 JUIN 2018

|         | NYMEX          |                  | ICE            |                 |
|---------|----------------|------------------|----------------|-----------------|
|         | WTI \$/bl      | Gaz nat. \$/MBtu | Brent \$/bl    | Gazole \$/t     |
| Juillet | 66,22<br>+1,15 | 2,964<br>+0,064  | -              | 647,25<br>-0,50 |
| Août    | 65,71          | 2,965            | 74,74<br>-0,34 | 648,25          |
| Sept.   | 65,24          | 2,944            | 74,33          | 649,75          |
| Oct.    | 64,72          | 2,951            | 73,89          | 651,00          |
| Nov.    | 64,45          | 2,991            | 73,56          | 649,25          |

**Les cours du pétrole ont fini mercredi en ordre dispersé. Le WTI a bénéficié d'une baisse surprise des stocks de brut américain (- 5,9 Mb, à 426,5 Mb) alors que la possible hausse des quotas de production dans l'accord l'Opep+ a pesé sur le Brent.**

**EUROPE****Les énergéticiens en pleine transformation**

Les énergéticiens européens ont déjà engagé leur transformation pour prendre en compte aussi bien la lutte contre le changement climatique que les nouvelles exigences des clients et les évolutions technologiques. S'appuyant sur leurs activités traditionnelles, ils explorent de nouvelles activités prometteuses, montre l'étude présentée par le cabinet spécialisé Watt's Next et *Enerpresse* à Enerpresse Forum ce jeudi 21 juin. Pour opérer leur mue, les 16 énergéticiens étudiés, parmi lesquels Engie, EDF, Alpiq, Centrica, E.ON, RWE, Wattenfall et Orsted (ex-Dong), actionnent tous les leviers à leur disposition : croissance interne, mais aussi cession d'actifs et croissance externe.

Il faut dire que le contexte actuel les pousse à la transformation, entre un environnement de marché dégradé (stagnation des consommations d'énergie, chute des marges, concurrence de nouveaux entrants – start-ups, Google et autres, pétroliers comme Total ou constructeurs automobiles) et des politiques publiques qui accélèrent le mouvement.

Ainsi, ces groupes ont vendu pour près de 154 milliards d'euros d'actifs au cours des dix dernières années, dont plus de 41 mds€ pour le groupe allemand E.ON, s'efforçant de recentrer leur portefeuille sur leur cœur de métier et de le décarboner pour s'adapter à la nouvelle donne énergétique. Derrière E.ON, Engie a tiré 21 mds€ de ses cessions entre 2008 et 2017 (rappelons qu'il vise 15 mds€ sur 2016-2018), suivi par Enel (18 mds€), RWE (17 mds€) et EDF (14 mds€). Pour la seule année 2017, ces opérateurs ont cédé pour 16,7 mds€ cumulés d'actifs, après un creux à 9,2 mds€ en 2016. On n'est plus très loin du pic de 2013 à 19 mds€. L'étude montre notamment que les opérateurs continuent d'alléger leur portefeuille des centrales à gaz à cycle combiné... à condition de trouver acheteur, quitte parfois à accepter un prix bas.

**40 % des deals dans les nouvelles activités**

Dans le même temps, les énergéticiens multiplient les acquisitions et prises de participation pour consolider les activités traditionnelles et se positionner sur de nouveaux business. En 2017, ils ont investi 8,4 mds€ dans la croissance externe, soit deux fois plus qu'en 2016 et un niveau record depuis 2009. « *En dépit d'une forte pression sur les marges et d'un endettement lourd pour certains d'entre eux (Enel, EDF, Iberdrola, etc.), les hostilités reprennent* », constate l'étude. Elle prédit « *le retour des méga-opérations* », citant la reprise d'Uniper par Fortum ou l'échange d'actifs E.ON/RWE.

Les chiffres révèlent aussi que l'amplitude et le stade d'avancement de la transformation varie d'un opérateur à un autre : E.ON a opté pour un changement radical, Dong est sorti du pétrole et a changé de nom, et Engie se recentre sur le gaz, les énergies renouvelables (ENR) et les services. Pour autant, on ne bascule pas d'un coup de l'ancien monde, où le mot d'ordre était la sécurité d'approvisionnement, dans le nouveau monde des activités à forte croissance, qui a encore besoin de moyens de production centralisés de forte puissance et dont « *les modèles économiques ne sont pas encore, pour la plupart, validés* », souligne Watt'sNext.

La nature des 130 opérations (entrées au capital, prises de contrôle, acquisitions ou fusions) réalisées par les 16 énergéticiens entre janvier 2016 et avril 2018 illustre le mouvement à l'œuvre dans le secteur : six opérations sur dix (58%, soit 76) ont été réalisées dans trois activités traditionnelles (énergies renouvelables, services énergétiques et commercialisation d'énergie), et quatre sur dix (42 %, soit 54), dans les nouvelles activités comme la mobilité électrique (13 deals), l'internet des objets (IoT) et le demand-response (11) et le stockage (6).

Pour Watt's Next, la transformation est engagée « *mais de nombreuses inconnues demeurent, à commencer par la vitesse à laquelle ces nouveaux business seront à même de compléter, voire de prendre la place des activités traditionnelles, en termes de chiffre d'affaires, mais surtout de marge* ».

## UNION EUROPÉENNE/LUXEMBOURG

**Engie doit rembourser 120 M€ d'impôts non payés au Luxembourg**

La Commission européenne contraint le Luxembourg à récupérer 120 millions d'euros d'impôts non payés par GDF Suez, devenu Engie (cf. BIP des 20.06). Le groupe a déjà annoncé son intention de contester la décision en justice. Le verdict tombé mercredi 20 juin clôture une enquête approfondie lancée en septembre 2016 (cf. BIP des 21.09.16 et 10.01.17). Il condamne un montage fiscal qui, d'après Bruxelles, a permis à deux sociétés du groupe d'éluder l'impôt « sur la quasi-totalité de leurs bénéfices pendant une dizaine d'années », ce qui constitue une aide d'État illégale dans le droit de l'Union européenne.

Dans le viseur : le traitement fiscal accordé par le Luxembourg à Engie LNG Supply et Engie Treasury Management, deux sociétés de droit luxembourgeois détenues intégralement par le groupe Engie et contrôlées en dernier ressort par Engie S.A. en France. Deux décisions fiscales anticipatives, en 2008 et 2010, ont avalisé « deux structures de financement complexes mises en place par Engie, qui traitent une même opération de manière incohérente, à savoir à la fois comme une dette et comme une prise de participation », explique la Commission dans un communiqué. Le montage aurait permis d'appliquer aux bénéfices d'Engie au Luxembourg un taux d'imposition effectif « inférieur à 0,3% ». Les quelques 120 millions d'impôts impayés devront être augmentés des intérêts. « Il appartient aux autorités fiscales luxembourgeoises de déterminer le montant exact à récupérer, sur la base de la méthode exposée dans la décision », écrit la Commission.

Engie a réagi par voie de communiqué, estimant avoir « pleinement respecté la législation fiscale applicable ». Il a d'ores et déjà indiqué son intention de saisir la justice pour contester la qualification d'aide d'État et demander l'annulation de la décision. « La Commission n'a pas apporté la preuve d'un avantage fiscal sélectif », affirme le groupe français contrôlé par l'État, qui dit rester « confiant sur l'absence d'impact de cette annonce sur son résultat 2018 ». (I.S.)

## UNION EUROPÉENNE

**La directive sur la performance énergétique des bâtiments au JOUE**

La nouvelle directive européenne sur la performance énergétique des bâtiments est parue au Journal officiel de l'Union européenne (JOUE) du 16 juin. Premier texte législatif du vaste paquet Énergie propre pour tous les Européens à entrer en vigueur, ce texte doit être transformé en droit national au plus tard le 10 mars 2020. Le Parlement européen et le Conseil des ministres avaient trouvé un accord, le 19 décembre 2017, sur de nouvelles règles relatives à la performance énergétique des bâtiments (cf. BIP du 26.12.17). La nouvelle directive impose aux États de mettre en place « une stratégie de rénovation à long terme pour soutenir la rénovation du parc national de bâtiments résidentiels et non résidentiels, tant publics que privés, en vue de la constitution d'un parc immobilier à haute efficacité énergétique et décarboné d'ici à 2050, facilitant ainsi la transformation rentable de bâtiments existants en bâtiments dont la consommation d'énergie est quasi nulle ».

Afin d'atteindre l'objectif, les États peuvent faciliter l'accès à des mécanismes appropriés pour mobiliser les investissements : agrégation de projets ; réduction du risque ; utilisation de fonds publics ; etc. On rappelle que la Commission européenne avait été déçue du résultat des négociations en trilogue sur le volet de l'électromobilité. La directive prévoit qu'au moins une place de parking sur cinq devra être équipée de l'infrastructure de base pour les véhicules électriques dans tous les nouveaux bâtiments non résidentiels ainsi que dans ceux faisant l'objet de rénovations importantes, et comptant plus de dix emplacements.

**FRANCE****« Grande journée de mobilisation » syndicale le 26 juin chez Engie**

Les salariés du groupe Engie sont appelés à « *une grande journée de mobilisation le 26 juin* » prochain, a annoncé la FNME CGT dans un communiqué du 19 juin. Le syndicat invoque la défense de l'avenir du gaz, « *quand le choix d'Engie est d'abandonner cette énergie* », selon lui, et « *l'annonce du gouvernement de la privatisation totale d'Engie* ». Il fait référence au projet de loi Pacte sur la croissance et la transformation des entreprises, présenté le 18 juin en conseil des ministres, qui supprime le seuil minimum de participation de l'État dans ADP, La Française des Jeux et Engie. Le ministère de l'Économie et des Finances assure toutefois que l'État, qui détient 24,1 % du capital, « *soit une participation d'environ 7,8 milliards d'euros* », et 28,5 % des droits de vote d'Engie, « *ne prévoit pas de sortir rapidement du capital* » du groupe (cf. BIP des 14.06 et 20.06).

La FNME CGT a prévu plusieurs journées de mobilisation : le jeudi 21 juin, « *pour un service public de l'énergie, l'avenir des entreprises, l'emploi, les conditions de travail et les garanties collectives* », le 26 juin pour Engie, et le 28 juin, pour l'avenir des services publics, dans le cadre de l'appel interprofessionnel de la CGT, de FO et des organisations de jeunesse.

Selon le point de situation de l'organisation au 19 juin, des salariés de la distribution de l'électricité (Enedis) et du gaz (GRDF), filiales d'EDF et d'Engie, occupaient « *plus d'une centaine de sites* » en France, revendiquant notamment « *plus d'emplois, plus de reconnaissance de leurs compétences, et de meilleures conditions de travail et de salaire pour pouvoir assurer leurs missions de service public* ». Ils protestaient aussi contre une réforme de l'astreinte. Des actions avaient également lieu dans des centrales nucléaires et sur des sites hydrauliques.

**FRANCE****Les députés veulent accélérer la TE dans le transport maritime**

L'engagement du transport maritime dans la transition énergétique n'est pas seulement une question de lutte contre le réchauffement climatique. Cela relève aussi de la santé publique, en particulier dans les ports. C'est donc un sujet « *extrêmement important* » et pourtant « *trop méconnu* » dans le débat public, a reconnu entre autres Joël Giraud, rapporteur général du budget. Le député (LREM) des Bouches-du-Rhône Saïd Ahamada s'est donc saisi de la question en déposant une proposition de résolution de lutte contre la pollution du transport maritime, qui a été adoptée à l'unanimité (32 voix pour) lors de la séance publique du mardi 19 juin.

Par cette résolution, les députés ont affirmé leur soutien à la promotion du gaz naturel liquéfié (GNL) comme carburant marin mais aussi à l'installation de bornes de branchement électrique à quai dans les ports, cela afin de permettre aux navires de s'alimenter en électricité et éviter de laisser leur moteur fonctionné de façon continue, aggravant de fait la pollution de l'air du port et des environs. À cet effet, Brune Poirson, secrétaire d'État auprès du ministre de la Transition écologique et solidaire, a confirmé devant les députés que le gouvernement travaillait actuellement sur plusieurs mesures, comme la réduction de la durée d'amortissement des navires, et sur le passage de la fiscalité du GNL en tant que carburants marins.

Néanmoins, les députés ont voulu aussi laisser un espace ouvert pour d'autres carburants alternatifs, l'hydrogène en particulier. En ce sens, ils souhaitent que la transition énergétique du transport maritime s'inscrive « *dans une perspective de long terme en soutenant des solutions innovantes telles que l'utilisation de l'hydrogène comme carburant marin* ». De même, ils demandent que soit favorisé le dialogue entre les habitants et les autorités des ports concernant les problématiques environnementales et sanitaires, avec la création de commissions consultatives de l'environnement.

Dernier axe évoqué, les députés ont apporté leur soutien au gouvernement pour que « *puisse aboutir le projet défendu par la France de créer une zone ECA (Emission control area) en Mer Méditerranée, dans le cadre de la convention MARPOL de l'Organisation maritime internationale* ». L'idée de créer une zone basses émissions en Méditerranée a été initiée l'an dernier par la ministre de l'Énergie et de la Mer, Ségolène Royal, à l'occasion de la Monaco Blue Initiative (cf. BIP du 05.04). Préalable à sa mise en place, une étude complète sur la création d'une telle zone en Méditerranée est actuellement conduite par l'Institut national de l'environnement industriel et des risques (Ineris) et devrait être présentée en septembre prochain aux acteurs locaux et aux pays du bassin méditerranéen, a annoncé Brune Poirson.

## FRANCE

### Évolution des TRV : les projets d'arrêtés examinés par le CSE le 22 juin

Le Conseil supérieur de l'énergie (CSE) doit examiner ce vendredi 22 juin les projets d'arrêtés relatifs aux tarifs réglementés de vente (TRV) de gaz naturel d'Engie et des 22 entreprises locales de distribution (ELD). Concernant l'évolution des TRV d'Engie, le gouvernement suit les recommandations de la Commission de régulation de l'énergie (CRE) publiées le 11 juin. Concernant les coûts d'approvisionnement, le niveau de l'indexation marché gaz naturel est ainsi porté à près de 100 %, selon le rapport associé au projet d'arrêté. Mais alors que la CRE avait chiffré à 3 % la hausse moyenne HT des TRV liée à cette composante, le gouvernement l'évalue à 4,1 %, expliquant que « *cette composante a encore évolué à la hausse depuis la délibération de la CRE* ». Les évolutions des composantes hors approvisionnement sont les mêmes que celles préconisées par le régulateur. Le rapport souligne également qu'un rattrapage tarifaire en cours permet de limiter partiellement la hausse tarifaire. Au final, l'impact de l'ensemble des évolutions de coûts représente « *une hausse de 7,46 % du prix gaz TTC d'un client B1 18 MWh (client moyen chauffé au gaz)* » au 1<sup>er</sup> juillet.

Les TRV appliqués par 20 ELD sur 22 vont également augmenter. Les évolutions vont de + 0,5 % pour Gascogne Energie et Services à + 11,8 % pour la Régie municipale de Réole. Les hausses de tarifs sont supérieures à 5 % pour 14 ELD. Les TRV de deux ELD vont eux baisser : Sorégies (- 0,6 %) et Energis-Régie de Saint-Avoid (- 0,8 %).

## INDONÉSIE

### De nouveaux contrats pré-FEED pour le projet Abadi LNG

Les études d'ingénierie sur le projet de liquéfaction Abadi LNG s'accélèrent. Le groupe japonais Inpex vient d'attribuer deux nouveaux contrats pré-FEED (ingénierie détaillée d'avant-projet) au consortium composé du groupe d'ingénierie japonais Chiyoda et l'Indonésien PT Synergy Engineering, a annoncé Chiyoda dans un communiqué du 18 juin. Les deux contrats concernent les conduites et ombilicaux sous-marins (SURF) et le gazoduc d'évacuation du gaz (GEP, Gas Export Pipeline) qui relieront le champ offshore Masela, situé en Mer d'Arafura, à la future usine de liquéfaction qui doit être construite à terre et dont le contrat pré-FEED a été attribué en mai dernier au groupe américain KBR (cf. BIP du 17.05).

Dans le cadre de ce contrat, le consortium mènera les études d'ingénierie, les coûts et la sécurité concernant ces deux parties du projet. Dans ce but, Chiyoda et Synergy ont choisi les groupes Xodus Group et Subsea 7 comme sous-traitants. Xodus Group, filiale commune à 40/60 de Chiyoda et Subsea7, apportera ainsi son expertise dans le design des pipelines et des SURF. De son côté, le groupe norvégien contribuera aux études concernant les solutions d'installation des équipements sous-marins compétitives.



**BRÉSIL****Baisse de la production de pétrole en mai**

Petrobras a enregistré une production totale d'hydrocarbures de 2,67 Mbep/j (millions de barils équivalent pétrole par jour) en mai, dont 2,57 Mbep/j au Brésil et 96 000 bep/j à l'étranger. La compagnie d'État précise dans un communiqué du 15 juin que sa production opérée s'est élevée à 3,34 Mbep/j, dont 3,2 Mbep/j au Brésil.

Pour ce qui est du pétrole, la production brésilienne s'est contractée de 1,2 % entre avril et mai, à 2,07 Mb/j, en raison essentiellement de l'arrêt pour maintenance de la FPSO (unité flottante de production, de stockage et de déchargement) Cidade de Saquarema sur le champ de Lula, dans le pré-salifère du bassin de Santos. Du côté du gaz naturel, Petrobras fait état d'une hausse de 2,4 %, à 81 M.m<sup>3</sup>/j (millions de mètres cubes par jour), liée une demande plus importante des centrales électriques dans l'État de l'Amazonas et à la fin de l'arrêt pour maintenance de la plateforme du champ de Peroá, dans le bassin d'Espirito Santo.

À l'étranger, les champs ont produit 59 000 b/j de pétrole en mai, soit 1,3 % de plus qu'en avril, et 6,4 M.m<sup>3</sup>/j de gaz naturel (+ 0,8 %), grâce au retour à la normale de la production de pétrole après les travaux de maintenance sur le champ de Saint Malo, dans le Golfe du Mexique, aux États-Unis, et à une demande de gaz plus forte en Bolivie.

**ÉTATS-UNIS****Cheniere lance la construction du 3<sup>e</sup> train à Corpus Christi LNG**

Et de trois. La décision finale d'investissement (FID) prise, la compagnie américaine Cheniere Energy a rapidement délivré au groupe américain de services pétroliers Bechtel l'ordre définitif pour la construction du 3<sup>e</sup> train de liquéfaction sur le site de Corpus Christi, a annoncé Bechtel le 15 juin dans un communiqué. C'est aussi pour Cheniere le 8<sup>e</sup> train de liquéfaction construit ou en cours de construction. L'ordre porte sur la construction d'une nouvelle ligne de liquéfaction, d'un réservoir GNL et la finalisation d'un deuxième quai de chargement. Ce projet ajoutera ainsi 4,5 millions de tonnes par an de capacités de production de gaz naturel liquéfié (GNL) supplémentaires, ce qui portera alors la capacité totale du site à 13,5 Mtpa. En construction depuis mai 2015, le premier train de Corpus Christi devrait être opérationnel dans le courant du premier semestre 2019, le deuxième train devant entrer à son tour en service au cours du deuxième semestre de la même année.

Pour ce projet, Cheniere a également retenu BHGE (Baker Hughes, a GE company) pour la fourniture des turbomachines, a indiqué ce dernier dans un communiqué publié le 14 juin. Plus précisément, la filiale de services pétroliers de General Electric doit fournir six turbines à gaz PGT25+G4 DLE entraînant divers compresseurs, un équipement qu'il avait déjà fourni pour la construction des deux premiers trains de Corpus Christi, a-t-il précisé.

**CARNET**

**Éric Quenet est nommé directeur général de PlasticsEurope pour l'Europe de l'Ouest**, l'association européenne représentant les producteurs de matières plastiques. À compter du 1<sup>er</sup> juillet prochain, il succédera à Michel Loubry, récemment décédé et qui assurait cette fonction depuis près de quinze ans (cf. BIP du 26.04). Âgé de 56 ans, diplômé d'HEC, Éric Quenet a réalisé toute sa carrière dans la pétrochimie et les polymères. Au sein du groupe Total, il est devenu en 2016 représentant de la branche Raffinage Chimie en Iran.

ÉDITION 2018

## Les énergéticiens de demain

Ces jeudi 21 et vendredi 22 juin, *Enerpresse* et le *BIP* ont organisé leur Forum annuel à Deauville. La table ronde d'ouverture a permis de faire le bilan de la première année de la présidence d'Emmanuel Macron et de lister les attentes des acteurs concernant les textes à venir, Programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) et Stratégie nationale bas carbone (SNBC). Le Contrat de transition écologique (CTE) d'Arras a été présenté par Marc Desramaut. Suite des débats dans notre prochaine édition.

### [TABLE RONDE OUVERTURE] – LES ENTREPRISES FACE AU CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE

- Pierre ASTRUC, secrétaire général de GRTgaz
- Marc BOUDIER, président de l'AFIEG
- Dominique MOCKLY, président et directeur général de TERÉGA

### Bien mais peut mieux faire

Un an après la mise en place du nouveau gouvernement, les intervenants ont salué de sa part « *une vraie volonté de faire bouger les lignes* », selon les mots de Dominique Mockly. « *Fin 2017, pour la première fois, un président de la République a parlé du biométhane dans un discours*, a-t-il souligné. *Pour nous, c'est un événement* ». « *Une rupture* », a renchéri Pierre Astruc qui a salué la mise en place d'une taxe carbone sur toute la durée de la mandature, mais qui espère que les recettes qui en découleront « *ne servent pas qu'à arranger le budget de l'État* ». « *On continue à essayer d'améliorer des points particuliers mais la vision globale n'est pas encore là* », a estimé Dominique Mockly.

De son côté, Marc Boudier a décerné au gouvernement un *satisfecit* sur le règlement rapide de la réforme du stockage de gaz, mais il a dit aussi sa déception concernant la question des concessions hydroélectriques : « *Bruxelles ne doit pas être un prétexte à ne rien faire alors qu'ils nous poussent à bouger* ».

Les attentes vis-à-vis de la Programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE), dont la première version doit être publiée en juillet, sont communes : « *dans le monde français de l'énergie, on parle surtout d'électricité*, a regretté Dominique Mockly. *Or, notre électricité est largement décarbonée ; notre vrai problème, c'est la mobilité* ». « *Pour nous, c'est problématique d'avoir fondé tous les scénarios d'évolution sur le nucléaire et les énergies renouvelables*, a ajouté Marc Boudier, *les deux ne sont pas faits pour être complémentaires à ce point et c'est un non-sens économique* ». « *La première version de la Stratégie nationale bas carbone (SNBC) repose sur une approche par filière : nucléaire, renouvelables, biomasse, biométhane...*, a expliqué Pierre Astruc. *Or on parle d'un plan à 2050 ! Il faut penser hydrogène, power-to-gas et couplages entre les énergies* ».

Le secrétaire général de GRTgaz a en outre insisté sur l'articulation entre les politiques nationale, régionale et européenne. « *Certains élus ont de grandes ambitions pour leur schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), et je me demande si la somme des programmes des régions ne va pas être différente de la vision un peu technocratique au niveau national* », a-t-il souri. Pour Dominique Mockly, « *on est dans des carcans inadaptés à la flexibilité qu'on doit au marché sur des sujets qui bougent vite* ». Ainsi, le président de Teréga s'étonne de devoir faire valider tous ses projets de R&D, « *un par un* », par le régulateur.

**[KEYNOTE] - DÉCRYPTER UN « CONTRAT DE TRANSITION ÉCOLOGIQUE »**

- Marc DESRAMAUT, vice-président de la COMMUNAUTÉ URBAINE D'ARRAS en charge de la transition énergétique et de la Troisième Révolution Industrielle,

**La 3<sup>e</sup> révolution industrielle en Hauts-de-France**

Après avoir mobilisé pendant deux ans, 400 acteurs publics et privés sur les questions de transition énergétique, la Communauté urbaine d'Arras (CUA) a été désignée territoire pilote en 2017 pour élaborer avec l'État et la région des Hauts-de-France l'un des tout premier Contrat de transition écologique (CTE). La signature de ce CTE couvrant la période 2018-2022 devrait intervenir dans les prochaines semaines, en juillet.

*« Nous ne partions pas de rien. Les sociétés du tertiaire s'étaient engagées sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre, les familles sur l'usage du vélo... C'est sur cette expérience que le Grand Arras a été choisi pour élaborer un CTE avec pour objectif de produire un panel complet d'énergies renouvelables. Une communauté de communes, c'est la bonne taille pour être le chef d'orchestre, pour impulser une dynamique régionale et rendre le territoire attractif »,* a souligné Marc Desramaut, vice-président de la CUA. Un chef d'orchestre qui a travaillé « à lever les blocages institutionnels, à réconcilier les intérêts de certaines directions administratives et services de l'État ».

Ce travail collectif a permis de définir 5 axes thématiques et 23 fiches d'orientations autour des énergies renouvelables et récupérables, de la mobilité, de la valorisation des ressources du territoire, de la performance énergétique du patrimoine public et privé, du cadre de vie. Des axes déclinés en une liste d'actions.

De ce contrat de transition écologique, la CUA attend à terme une réduction des consommations d'énergie de 42,34 GWh/an, une production d'énergie renouvelable de 46,77 GWh/an, la diminution des émissions de gaz à effet de serre de 29 144 t<sub>eq</sub>CO<sub>2</sub>/an et la création de 131 emplois dans le secteur. « On ne veut pas rater cela, car le taux de chômage de notre communauté de communes est très important, nous avons les plus mauvais indicateurs de la région en matière de santé, de qualité de vie et d'environnement », précise Marc Desramaut.



# Bulletin pétrolier de la Commission européenne

Situation des prix à la date du 18/06/2018

## PRIX À LA CONSOMMATION DES PRODUITS PÉTROLIERS HORS DROITS ET TAXES

|                                         | Euro-Super 95<br>1 000 l <sup>(1)</sup> | Gazole moteur<br>1 000 l <sup>(1)</sup> | Gazole chauffage<br>1 000 l <sup>(2)</sup> | Fioul résiduel<br>(soufre ≤1%<br>tonne <sup>(3)</sup> ) | Fioul résiduel<br>(soufre >1%<br>tonne <sup>(3)</sup> ) |
|-----------------------------------------|-----------------------------------------|-----------------------------------------|--------------------------------------------|---------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|
| Autriche                                | 584,97                                  | 626,19                                  | 563,89                                     | 410,00                                                  |                                                         |
| Belgique                                | 577,40                                  | 612,55                                  | 556,80                                     | 371,89                                                  |                                                         |
| Bulgarie                                | 585,01                                  | 611,26                                  | 530,90                                     |                                                         |                                                         |
| Croatie                                 | 600,37                                  | 657,06                                  | 566,89                                     | 553,56                                                  |                                                         |
| Chypre                                  | 626,09                                  | 668,41                                  | 614,65                                     | 567,90                                                  |                                                         |
| République tchèque                      | 564,46                                  | 613,39                                  | 568,69                                     | 352,85                                                  |                                                         |
| Danemark                                | 684,70                                  | 701,74                                  | 768,83                                     | 560,54                                                  |                                                         |
| Estonie                                 | 562,00                                  | 590,33                                  | 662,83                                     |                                                         |                                                         |
| Finlande                                | 590,70                                  | 680,40                                  | 611,62                                     |                                                         |                                                         |
| <b>France</b>                           | <b>597,62</b>                           | <b>611,20</b>                           | <b>607,63</b>                              | <b>441,38</b>                                           |                                                         |
| Allemagne                               | 567,35                                  | 601,87                                  | 544,53                                     |                                                         |                                                         |
| Grèce                                   | 611,82                                  | 722,21                                  |                                            | 459,11                                                  |                                                         |
| Hongrie                                 | 580,91                                  | 631,03                                  | 631,03                                     | 594,98                                                  |                                                         |
| Irlande                                 | 570,34                                  | 589,60                                  | 538,42                                     | 461,32                                                  |                                                         |
| Italie                                  | 620,18                                  | 632,40                                  | 655,39                                     | 431,94                                                  |                                                         |
| Lettonie                                | 599,72                                  | 624,41                                  | 624,41                                     |                                                         |                                                         |
| Lituanie                                | 599,95                                  | 618,58                                  | 532,58                                     |                                                         | 323,74                                                  |
| Luxembourg                              | 620,82                                  | 619,70                                  | 569,82                                     |                                                         |                                                         |
| Malte                                   | 560,79                                  | 527,60                                  | 615,37                                     |                                                         |                                                         |
| Pays-Bas                                | 583,86                                  | 627,81                                  | 416,24                                     | 699,27                                                  |                                                         |
| Pologne                                 | 566,02                                  | 603,36                                  | 595,87                                     | 402,64                                                  | 380,62                                                  |
| Portugal                                | 622,91                                  | 635,40                                  | 616,46                                     | 619,91                                                  |                                                         |
| Roumanie                                | 603,00                                  | 645,39                                  | 561,87                                     | 434,72                                                  |                                                         |
| Slovaquie                               | 583,16                                  | 646,45                                  |                                            | 417,20                                                  | 410,56                                                  |
| Slovénie                                | 571,56                                  | 601,21                                  | 578,44                                     | 483,34                                                  |                                                         |
| Espagne                                 | 636,56                                  | 651,16                                  | 553,83                                     | 432,81                                                  |                                                         |
| Suède                                   | 590,42                                  | 757,54                                  | 551,09                                     | 429,16                                                  |                                                         |
| Royaume-Uni                             | 555,06                                  | 593,65                                  | 534,34                                     |                                                         |                                                         |
| <b>Moyenne UE (28) <sup>(4)</sup></b>   | <b>586,00</b>                           | <b>623,22</b>                           | <b>569,19</b>                              | <b>453,69</b>                                           | <b>387,69</b>                                           |
| <b>Moyenne Zone euro <sup>(5)</sup></b> | <b>593,06</b>                           | <b>623,37</b>                           | <b>567,11</b>                              | <b>453,05</b>                                           | <b>388,90</b>                                           |

Le Bulletin publie chaque semaine les prix communiqués par les États membres comme étant les plus fréquemment pratiqués, pour une catégorie de consommation bien spécifique définie ci-dessus. Les comparaisons de prix entre États membres, ainsi que leur évolution doivent être faites avec une certaine prudence et sont d'une validité limitée en raison, non seulement des fluctuations des taux de change, mais également des différences dans les spécifications de qualité des produits, des méthodes de distribution, des structures de marché propres à chaque État membre et dans la mesure où les catégories répertoriées sont représentatives de l'ensemble des ventes pour un produit donné.

| GPL, 1 000 l en euros <sup>(1)</sup> |               |
|--------------------------------------|---------------|
| Belgique                             | 444,63        |
| Bulgarie                             | 325,09        |
| Croatie                              | 526,40        |
| République tchèque                   | 376,07        |
| Estonie                              | 335,33        |
| <b>France</b>                        | <b>565,38</b> |
| Allemagne                            | 403,16        |
| Hongrie                              | 456,09        |
| Italie                               | 402,48        |
| Lettonie                             | 291,24        |
| Lituanie                             | 304,01        |
| Luxembourg                           | 430,19        |
| Pays-Bas                             | 375,56        |
| Pologne                              | 285,20        |
| Portugal                             | 393,16        |
| Roumanie                             | 356,97        |
| Slovaquie                            | 404,22        |
| Slovénie                             | 405,41        |
| Espagne                              | 535,93        |

| Fioul domestique, qualité standard 1 000 l <sup>(1)</sup> |        |
|-----------------------------------------------------------|--------|
| Royaume-Uni                                               | 526,94 |

### TAUX DE CHANGE DE L'EURO

| 1 euro =           |                   |
|--------------------|-------------------|
| Bulgarie           | 1,95580 Lev       |
| Croatie            | 7,37950 Hrk       |
| République tchèque | 25,73900 Tch.     |
| Danemark           | 7,45000 Kr Dan.   |
| Hongrie            | 323,02000 Forints |
| Pologne            | 4,28760 Zlotys    |
| Roumanie           | 4,66580 Leu       |
| Suède              | 10,22230 Kr Suéd. |
| Grande-Bretagne    | 0,87655 £ UK      |

(1) Prix à la pompe.

(2) Prix franco consommateurs pour des livraisons de 2 000 à 5 000 litres.

(3) Prix franco consommateurs pour des livraisons inférieures à 2 000 tonnes par mois ou inférieures à 24 000 tonnes par an (pour l'Irlande, livraisons de 500 à 1 000 tonnes par mois). Les prix droits et taxes compris s'entendent hors TVA.

(4) Moyenne résultant d'une pondération des quantités consommées de chaque produit au cours de l'année 2012 – EUR 28/EUR 25.

(5) Moyenne résultant d'une pondération des quantités consommées de chaque produit au cours de l'année 2012 – Eurolan

# PROJET DE LOI D'AVENIR TRANSPORTS ET MOBILITÉ

*Source : Réseau Action Climat*

**Les ONG environnementales, d'une voix commune, lancent un dernier appel à l'exécutif et mettent sur la table leur propre projet de loi, qui repose sur 15 mesures phares pour se tourner résolument vers l'avenir. Nous reprenons leur projet de loi d'avenir pour les transports et la mobilité ci-après.**

## Exposé des motifs

Ce projet de loi est né de la volonté et la responsabilité de l'État de mettre en cohérence la politique de transports avec les engagements pris dans le cadre de l'accord de Paris de limiter la hausse des températures à 2° et 1,5°C autant que possible. Il est nécessaire au respect du plan climat publié en juillet 2017. Les transports représentent la première source d'émissions de gaz à effet de serre en raison de leur dépendance aux énergies fossiles, au transport routier et à la voiture et ces émissions continuent d'augmenter. Ce projet de loi est aussi animé par la nécessité de revoir la législation pour moderniser et rationaliser l'organisation des déplacements et en faire un outil de la transition écologique.

Non seulement l'urgence climatique et sanitaire nous pousse à agir mais notre action apportera des réponses aux défis auxquels se confronte la société française au quotidien.

Rappelons que les solutions pour réduire les émissions de gaz à effet de serre des transports sont étroitement corrélées aux préoccupations actuelles des citoyens, tout autant que leurs droits fondamentaux. Le système de transports actuel nuit en effet au droit à respirer un air non pollué et à vivre dans un environnement sain. À raison d'une heure trente passée dans les transports chaque jour, le système actuel est synonyme de stress et de souffrances. Il est aussi un facteur de vulnérabilité, la voiture coûtant à son propriétaire 5 000 euros en moyenne chaque année, et de renoncement, un emploi sur quatre étant refusé par manque de transports.

Seule une refonte écologique de la politique des transports pourra améliorer la qualité de l'air et diminuer la sédentarité en réduisant le trafic routier et en soutenant les mobilités alternatives, libérer davantage de pouvoir d'achat, en privilégiant des transports moins consommateurs d'énergie, très rentables à moyen terme, désenclaver les territoires en offrant des services de transports écologiques au plus grand nombre, accélérer l'innovation sociale et technologique à grande échelle, lutter contre le chômage en créant des centaines de milliers d'emplois non délocalisables grâce aux technologies d'efficacité énergétique et aux transports plus écologiques.

Nous dessinons aujourd'hui un futur désirable pour les transports et la mobilité au quotidien en France.

La transition énergétique dans le secteur des transports passe par trois leviers :

- D'abord, réorganiser l'espace de façon à limiter l'étalement urbain et les besoins en déplacements, dont découle le choix du mode de transport. Cela passe par un partage de l'espace public plus favorable aux modes de déplacement alternatifs à la voiture et par

## TRANSPORTS ET MOBILITÉ

l'articulation des politiques d'aménagement, d'urbanisme et de transports, pour rapprocher les logements des lieux de services, d'activités professionnelles et de loisirs.

- Deuxièmement, améliorer la performance énergétique des véhicules pour réduire la consommation de carburant et procéder au remplacement des énergies fossiles par des énergies renouvelables et propres, comme l'électricité renouvelable et le biogaz.
- Enfin, faire évoluer les pratiques et les comportements vers les modes de transports les plus écologiques : les transports ferroviaires et par voie d'eau pour les biens et le train, les transports en commun, le covoiturage, le vélo et même la marche à pied, qui ont tous un domaine de pertinence sous-exploité aujourd'hui.

**Les mesures présentées sont un socle nécessaire pour concrétiser les engagements de la France à viser la neutralité carbone et lutter contre les changements climatiques. Elles trouvent appui dans les conclusions de la concertation nationale des Assises de la mobilité organisées par le gouvernement en 2017. Concrètement, il s'agit de transporter et de se déplacer moins, mieux et autrement, avec à la clé des co-bénéfices en termes d'économies, de santé, de sécurité routière, de congestion et de redynamisation des villes.**

## Préserver le climat et les ressources naturelles

### Le constat

Du fait d'une politique historiquement orientée vers le développement des routes et autoroutes, les infrastructures de transports représentent aujourd'hui la plus grande part d'occupation du sol en France<sup>1</sup>. Cette orientation a abouti à l'artificialisation des sols et à l'étalement urbain. Cette tendance ne peut qu'être aggravée par la construction de nouvelles routes et autoroutes. De plus, ces infrastructures engendrent toujours plus de trafic, générateur de pollution de l'air et d'émissions de gaz à effet de serre. Stopper ces projets libérera des économies pour l'État et la collectivité, nécessaires pour investir dans les solutions aux défis climatiques et sanitaires, tout en préservant les ressources naturelles.

***10 projets autoroutiers** font l'objet d'une opposition locale citoyenne pour leur impact sur les ressources naturelles.*

### Agir

**1.** Instaurer dans la loi mobilité une règle d'or climatique et environnementale pour n'autoriser et ne financer, aux niveaux national et local, que les projets d'infrastructures de transports qui témoignent d'un bilan environnemental total bénéfique sur le long terme, compte tenu du trafic induit, et après une étude systématique des alternatives et l'organisation d'un débat public sur ces choix.

**2.** Mettre en place un moratoire immédiat sur les constructions et extensions de surfaces commerciales en périphérie pour enrayer la dévitalisation des centres-villes, soutenir les commerces de proximité et diminuer le recours à la voiture.

*Abandonner ces projets autoroutiers signifierait une économie **de deux milliards d'euros** environ à l'État.*

<sup>1</sup> Les infrastructures de transports représentent le premier objet d'occupation des espaces construits, revêtus ou stabilisés selon (37 % devant l'habitat, 29 %, et le secteur privé, 24 %). MTES Artificialisation : De la mesure à l'action, janvier 2017. MTES.

## TRANSPORTS ET MOBILITÉ

## Protéger la santé pour tous

## Le constat

La forte dépendance aux énergies fossiles en France comme le diesel et l'essence et à la voiture dans la mobilité quotidienne est largement responsable de la pollution de l'air. Le dépassement régulier des seuils a conduit la France devant la Cour de Justice de l'Union européenne et représente la troisième cause de mortalité en France. Cette dépendance aux transports motorisés a réduit la place des mobilités actives comme le vélo et la marche à pied, et est devenue un facteur de sédentarité. 57 % des hommes et 41 % des femmes sont en situation de surpoids et d'obésité en France.

De plus, le coût de ces problèmes sanitaires (100 milliards d'euros pour la pollution de l'air) pourrait s'alourdir dans les années à venir.

*Le risque de mort subite cardiaque est **38 %** supérieur pour les personnes habitant à moins de 50 mètres d'un axe routier. Ces personnes sont le plus souvent parmi les plus modestes.*

## Agir

1. Rendre les villes respirables en mettant en œuvre dès 2018 des zones à faibles émissions dans les agglomérations les plus exposées à la pollution, celles couvertes par un plan de protection de l'atmosphère, en y interdisant les véhicules diesel et essence à l'horizon 2025.
2. Inciter à l'usage du vélo pour les déplacement-domicile-travail en rendant l'indemnité kilométrique vélo (IKV) obligatoire et cumulable avec les abonnements de transports en commun, pour un montant de 25 centimes par km dans les limites de 400 euros défiscalisés.
3. Relancer le bonus à l'achat de vélos à assistance électrique à hauteur de 27 % du prix d'achat dans tous les territoires.

***40 %** de probabilités en moins d'avoir un cancer grâce aux déplacements actifs dans notre vie quotidienne (vélo, marche...).*

***9 mois** d'espérance de vie seraient gagnés dans les grandes villes si la pollution de l'air était diminuée.*

## Investir dans les transports au quotidien

## Le constat

Entre 1990 et 2015, la France a investi 276 milliards d'euros dans le réseau routier. En conséquence, l'utilisation de la voiture reste majoritaire pour la mobilité longue et courte distance. Le renforcement des transports en commun de masse, en particulier dans les quartiers prioritaires et les zones périurbaines, l'usage des mobilités collaboratives et partagées dans les zones rurales et périurbaines moins denses et le développement d'aménagements cyclables pour améliorer les conditions d'utilisation du vélo dans tous les territoires nécessitent des investissements de la part de l'État en complément de celui des collectivités territoriales.

*Pour **8,3 millions de personnes**, (soit la majorité des actifs qui utilisent la voiture au quotidien) les transports en commun font défaut.*

## Agir

1. Investir un milliard d'euros sous le quinquennat pour soutenir les projets des collectivités en faveur des solutions de transports du quotidien comme les transports en commun et les bus plus propres. Résoudre les nœuds ferroviaires pour développer des réseaux de trains rapides de type RER autour des métropoles françaises.

## TRANSPORTS ET MOBILITÉ

2. Donner une impulsion inédite au vélo dans tous les territoires en créant un fonds national vélo doté de 200 millions d'euros par an sur au moins 4 ans pour lancer des appels à projets et faire émerger des territoires cyclables.

*Un euro investi dans le vélo crée **15 fois plus** d'emplois que l'automobile.*

## Mettre en œuvre une fiscalité juste et équitable

### Le constat

Le système fiscal actuel est à la fois défavorable à l'environnement et porteur d'injustices sociales et économiques. En étant le seul mode de transport ne payant pas pour l'usage de son infrastructure, le transport routier bénéficie d'une concurrence déloyale par rapport aux alternatives plus écologiques comme le ferroviaire et au fluvial. De plus, les transporteurs routiers se voient rembourser plus d'un milliard d'euros de taxe sur le diesel chaque année alors que c'est une source majeure de pollution de l'air et de gaz à effet de serre. En conséquence, le transport de marchandises n'est pas performant sur le plan énergétique et des emplois sont menacés dans les filières d'avenir comme le ferroviaire.

Les mesures proposées permettront de générer des recettes supplémentaires pour cofinancer les grands chantiers d'une transition écologique juste.

*L'exonération totale de taxe sur le kérosène bénéficie en premier lieu aux ménages des catégories aisées car ils prennent **deux fois plus** l'avion que les ménages les moins aisés.*

### Agir

1. Supprimer progressivement d'ici 2022 le remboursement fiscal sur le gazole professionnel (TICPE) dont bénéficient les transporteurs routiers.

2. Mettre en place une redevance kilométrique d'utilisation de l'infrastructure pour les poids lourds de plus de 3,5 tonnes, en application de la Directive Eurovignette et ouvrir la possibilité aux régions de mettre en place des péages routiers

3. Supprimer la niche fiscale sur le kérosène en introduisant la 1<sup>ère</sup> année un prélèvement climat par billet sur les vols nationaux.

***Neuf pays européens** (Allemagne, Pologne, Suisse, Belgique, Slovaquie, République tchèque, Autriche, Portugal, Hongrie) ont déjà mis en œuvre une redevance kilométrique d'usage des routes par les poids lourds, avec un impact bénéfique sur l'optimisation du transport routier et le transfert des camions vers les trains.*

## Réduire les fractures territoriales et garantir le droit à la mobilité

### Le constat

D'un côté, les grandes agglomérations françaises sont asphyxiées par la pollution de l'air et la congestion routière. De l'autre, les déplacements quotidiens des ménages périurbains et ruraux génèrent deux fois plus d'émissions de CO<sub>2</sub> que ceux des pôles urbains tout en subissant les situations les plus critiques de précarité liée à la mobilité. Ces fractures sont l'héritage d'une politique centrée sur la voiture. La diversification des modes de transports dans tous les territoires est essentielle, a fortiori dans un contexte de hausse du prix de l'énergie. Or 80 % du territoire n'est pas couvert par les autorités responsables d'organiser la mobilité et la tendance actuelle est au désenclavement ferroviaire avec la fermeture de dessertes et de lignes de trains et de baisse des fréquences, au détriment des usagers. Dès lors, il convient de renforcer la coopération entre les autorités organisatrices de transports pour assurer



## TRANSPORTS ET MOBILITÉ

le droit à la mobilité, garantir des dessertes de qualité pour les périphéries et de rendre au train son rôle dans la transition vers une société plus juste et écologique.

*Environ **9 000 km** de petites lignes sont menacées de fermeture en raison d'un manque d'investissement dans la régénération du réseau, avec des répercussions sur d'autres transports sur l'accessibilité et le développement socio-économique des territoires.*

**Agir**

1. Rendre obligatoires les plans de déplacements pour organiser la mobilité dans tous les territoires et ainsi assurer le droit à la mobilité de tous, tout en généralisant la tarification solidaire.
2. Structurer la mobilité courte et longue distance autour du réseau ferré en investissant dans sa régénération plus de 3 milliards d'euros chaque année. Cet effort est nécessaire pour rendre le train attractif et accessible au plus grand nombre et en ouvrant le débat aux usagers sur le fonctionnement (horaires, dessertes, fréquences) et l'avenir des lignes.

*Chaque place de stationnement vélo créée en gare permet d'éviter en moyenne **2 000 km** en voiture chaque année car l'utilisation du train et du vélo augmentent (étude Ademe 2016).*

**Accélérer l'innovation environnementale et sociale dans les flottes****Le constat**

L'interdiction des véhicules roulant à l'essence, au diesel et aux agrocarburants est inéluctable au vu de l'impératif de sortie des énergies fossiles et néfastes pour le climat. Cependant, les acteurs économiques ont besoin de visibilité à court terme. Le signal donné à l'industrie automobile doit être renforcé au moyen notamment de réglementations pour qu'ils produisent des véhicules véritablement moins polluants, moins lourds et plus économes. Alors que le marché en est encore aux balbutiements, il est nécessaire d'accélérer l'évolution du parc automobile vers des motorisations alternatives comme la voiture électrique ou biogaz, tout en l'inscrivant dans le cadre d'une transition vers 100 % d'énergies renouvelables et du respect de l'environnement.

***99 %** des véhicules qui roulent en France carburent à l'essence, au diesel et aux agrocarburants avec un effet néfaste sur le climat et l'environnement.*

**Agir**

1. Diminuer la consommation de carburant des camions et des véhicules légers en jouant un rôle moteur au niveau européen pour l'adoption d'objectifs contraignants pour les constructeurs automobiles et cohérents avec l'accord de Paris pour 2025 et 2030 en réduisant notamment les émissions de CO<sub>2</sub> des voitures neuves de 25 % entre 2020 et 2025.
2. Effectuer des tests de surveillance du marché automobile de manière indépendante et transparente et financés grâce à un prélèvement sur les constructeurs automobiles.
3. Accélérer le renouvellement du parc en transformant la prime à la conversion pour les véhicules en prime à la mobilité ouverte aux services d'autopartage et à l'achat de vélos à assistance électrique de façon à inciter tant au changement de véhicule que de mode de transport.

*D'ici à 2030, entre **66 000 et 71 000** emplois pourraient être créés en accélérant la transition écologique du secteur automobile, grâce à l'innovation et les économies sur le pétrole importé.*

