

# FORMULAIRE DE RESTITUTION D'ACTIVITÉ

## ORGANISATEUR DE L'ACTIVITÉ

**Nom** : BERNET

**Prénom** : Jean-Luc

**Adresse** :

**N° de téléphone** :

**Raison sociale** : agissant en qualité de président de la section gardoise du Mouvement européen France (MEF-30)

## INFORMATIONS PRATIQUES

**Intitulé de l'activité** : apéritif-débat autour du thème « l'Europe et l'énergie », placé dans le cadre des Consultations citoyennes

**Description de l'activité** :

- 1) Présentation introductive en 3 points (durée : 20 mn):
  - qu'est-ce qu'une Consultation citoyenne,
  - pourquoi le MEF-30, et relation avec la Maison de l'Europe de Nîmes
  - cadrage général de l'échange par un propos introductif (cf ci-joint présentation PowerPoint convertie en PDF)
- 2) Débat entre les participants : durée 1h00
- 3) Poursuite de l'échange sur un mode informel avec quelques rafraîchissements

**Date et heure** : Jeudi 7 juin 2018 – 18h30/20h30

**Lieu** : 46/48, rue de la République (Nîmes) siège de la Maison de l'Europe et du MEF-30

**Nombre de participants** : 25

**Catégories de publics présents** : tous publics, personnes intéressées par l'Europe en général et/ou par le thème de l'énergie en particulier.

**Nom des intervenants ou grands témoins s'étant exprimés** : Présentation du thème et modération du débat par Jean-Luc Bernet. Pas de grand témoin mais plusieurs personnes au fait du sujet de par leur expérience professionnelle ou associative.

# Consultation citoyenne « l'Europe et l'énergie » - Jeudi 7 juin 2018 Nîmes

## MEF-30

### Compte-rendu de la discussion

(NB : les remarques susceptibles d'augmenter la feuille de route des institutions décisionnaires au niveau de l'UE sont signalées **en gras**)

Une question préalable de compréhension : définition de l'efficacité énergétique ? Cette question confirme que ce 3ème critère des 3 fois 20 n'est pas compris par le grand public. L'échange sur ce point a abordé la diversité de l'activité économique pour la consommation d'énergie : industrie lourde / activités tertiaires, conséquences de la délocalisation d'industries lourdes européennes. La discussion a ensuite très spontanément tourné principalement autour de la question du transport et a abordé de nombreux points, faisant apparaître un consensus global qu'on peut tenter de résumer ainsi :

- 1) La transition est urgente pour les transports, le passage à l'électrique est la seule issue, à court (pensent certains) ou à plus long terme (pensent d'autres).
- 2) L'évolution est plus rapide que ce qu'on croit souvent : évolution des normes (nationales et européennes), effort d'équipement des collectivités (bornes de recharge présentes dans le Gard y compris en zones rurales), obligations nouvelles nées de la loi (exemple des nouvelles constructions collectives qui doivent impérativement offrir des dispositifs de recharge pour véhicules électriques : loi de 2012, décret du 16/7/2016). Les matériaux et les techniques existent, la recherche systématique d'efficacité énergétique est pratique courante dans le secteur de la construction (RT 2012).
- 3) Se posent conjointement, pour répondre à ces évolutions, la question de l'approvisionnement en électricité, notamment par ENR, et celles de l'efficacité énergétique et des économies d'énergie (deux questions liées mais distinctes).

L'échange a mis en évidence des domaines où une action européenne plus efficace et plus contraignante serait attendue :

- Favoriser le **report du transport routier sur le ferroviaire** (autoroutes ferroviaires) ou le fluvial
- Favoriser le **développement de transports collectifs efficaces, économes en énergie et peu polluants**
- Mettre en place le principe **pollueur-payeur dans les transports** (il est rappelé que le processus a été lancé)
- Revoir, dans le cadre des compétences existantes de l'UE (partagées ou exclusives), le **prix de la tonne de CO2**, aujourd'hui fixé à 16€ (en augmentation par rapport à une date récente où il stagnait à 5€/T), ce qui de l'avis de tous les experts, est parfaitement insuffisant pour avoir un impact réel (le montant souhaitable serait, selon à peu près tous les spécialistes, au minimum de 25€/T de CO2 émis).

Bien des obstacles ou des freins à la transition (au moins dans le domaine du transport) ont été évoqués : bilan carbone des véhicules électriques pour l'instant peu favorable (même si ce constat doit être nuancé en fonction des modalités de production de l'électricité dans les

différents pays), prix élevé des véhicules électriques, intérêt au moins pour l'instant des véhicules hybrides rechargeables (qui donnent satisfaction), freins techniques et économiques considérables au développement de la filière hydrogène, poids des lobbies (notamment des transporteurs routiers : un participant souligne que ce domaine est le seul où la directive sur le travail détaché n'a pas été modifiée, sans oublier le pouvoir de nuisance des routiers en colère, qui bloquent facilement un pays entier), etc.

En atténuation de ce tableau, il a été également rappelé que des réponses existent déjà, en France, dans d'autres pays et au niveau européen :

- La taxe poids lourds va être mise en place sur impulsion de l'UE (rappel de l'expérience malheureuse des bonnets rouges de 2012, qui va peut-être être évitée cette fois-ci), laquelle existe déjà depuis plusieurs années dans d'autres pays européens et en Suisse
- L'exemple de la Norvège, pourtant gros producteur d'hydrocarbures, mais dont l'électricité vient quasi-entièrement de l'hydraulique, montre qu'une dynamique peut rapidement prendre de la vitesse pour les véhicules électriques quand le marché répond et si les pouvoirs publics s'en mêlent.
- D'autres exemples de pays voisins montrent qu'en effort d'organisation permet d'accélérer la transition. L'exemple de l'Allemagne est souvent cité, même si ce pays est plutôt « mauvais élève » sous d'autres rapports (notamment l'émission de GES du fait de son retrait sans doute trop rapide du nucléaire et du recours massif au thermique-charbon).
- Les progrès rapides de l'Intelligence artificielle sont un autre facteur favorable pour la transition énergétique au moins dans les transports.
- Les normes européennes contraignantes sont un facteur d'évolution positive, soit en obligeant les fabricants à s'adapter (exemple : plafonds d'émissions de CO2/km pour les véhicules), soit en orientant la consommation par le signal-prix. Ex : la directive 2000/53 (*l'industrie a eu 16 ans pour s'adapter quand même*) prévoit que toute voiture individuelle neuve arrivant sur le marché après le 1<sup>er</sup> janvier 2016 doit être recyclable à 85% et valorisable à 10% en fin de vie, et ne doit produire de déchets ultimes que pour 5% de son poids total.

En conclusion, il est rappelé que toute volonté de réforme au niveau européen, même lorsqu'elle se traduit par l'affichage d'objectifs ambitieux comme le projet d'Union de l'énergie annoncé par J-C Juncker dès sa prise de fonctions, se heurte à la réalité du processus décisionnel au niveau du Conseil et même du Parlement. C'est à la fois la richesse et la faiblesse de l'Union européenne.

A titre d'exemple : il est clair que la réduction de la dépendance énergétiques à l'égard de la Russie (pour le gaz et pour le pétrole) est une priorité, surtout dans le contexte géostratégique actuel, mais cette priorité bute sur les conceptions de certains États-membres (la Hongrie étant le meilleur exemple) pour qui cette dépendance est incontournable, voire même acceptée de bon gré.