

Mars 2026

# Contribution de l'UFE au projet de loi-cadre sur les transports

L'UFE salue l'initiative du gouvernement de présenter un tel projet de loi visant à définir le développement et le modèle de financement des transports. En particulier, l'UFE soutient les dispositions visant à accélérer l'électrification du transport public routier de marchandises, qui représente aujourd'hui plus de 10 % des émissions nationales de gaz à effet de serre : les poids lourds à eux seuls en sont responsables de 7,5 %, tandis que les véhicules utilitaires légers (VUL) contribuent à hauteur de 5,4 %<sup>i</sup>.

A l'occasion de l'examen du texte au Sénat, et plus largement des travaux lancés par le gouvernement et le Parlement pour accélérer l'électrification des transports, l'UFE formule plusieurs propositions législatives et points de vigilance visant à garantir le développement efficace de l'électrification de la mobilité.

Au regard de l'urgence à électrifier la mobilité, et en particulier la mobilité routière, qui représente aujourd'hui de 94 % des émissions du secteur des transports en France<sup>ii</sup>, l'UFE appelle à ce que ce projet de loi intègre pleinement ces enjeux afin de permettre l'atteinte des objectifs nationaux de décarbonation, en cohérence avec les orientations récemment publiées dans la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE3) et celles à venir dans la future stratégie nationale bas-carbone (SNBC3). **L'électrification des transports routiers répond non seulement à l'enjeu climatique, mais aussi à l'impératif de souveraineté énergétique**, alors que les crises géopolitiques deviennent de plus en plus fréquentes et intenses. Pour rappel, les importations de produits pétroliers pour la route représentaient environ 29 milliards d'euros chaque année en moyenne entre 2011 et 2024<sup>iii</sup>. À ce stade, **l'UFE considère que le projet de loi ne prend pas encore suffisamment en compte l'ampleur des efforts nécessaires pour répondre à ces enjeux**. Cette insuffisance se manifeste tant dans l'esprit général du texte relatif à la programmation des investissements dans les infrastructures de transport, qui ne fait en l'état aucune mention explicite des enjeux climatiques ou de souveraineté énergétique, que dans ses dispositions plus opérationnelles, notamment en matière de planification du déploiement des infrastructures de recharge ou encore de mobilisation des leviers fiscaux et d'aides au déploiement de la mobilité électrique.

## I. Garantir des financements permettant l'électrification des transports routiers

L'UFE appelle à ce que le projet de loi-cadre sur les transports flèche une partie des recettes issues de la fiscalité routière vers l'électrification du transport routier. Si le texte, dans les dispositions prévues à son article 1, suit à ce stade la logique « les transports financent les transports », il en résulte que l'ensemble des recettes issues de la fiscalité routière pourrait financer indistinctement les investissements dans tous les modes de transport. Or, ces recettes représentaient près de 60 % des ressources publiques liées aux transports en 2023<sup>iv</sup>, et pourraient être mobilisées majoritairement au profit des investissements ferroviaires, qui concentrent près de 60 % des besoins d'investissement d'ici 2031 selon la Conférence France Transport<sup>v</sup>. Une telle situation poserait la question de la capacité à financer suffisamment la décarbonation de la mobilité routière, alors même que le transport routier représente 94 % des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports et environ 25 % des besoins d'investissement d'ici 2031. Dans ce contexte, l'UFE considère que le texte devrait mieux articuler la programmation des investissements avec les objectifs de réduction des émissions du secteur des transports. Elle propose ainsi de prévoir un fléchage partiel des recettes issues de la fiscalité routière vers une enveloppe dédiée aux investissements contribuant à l'électrification du transport routier.

## II. Renforcer le réseau de bornes de recharge pilotables sur le territoire

### 1. Soutenir et faciliter le raccordement au réseau électrique des bornes de recharges pilotables pour véhicules électriques

L'UFE appelle à ce que le projet de loi-cadre sur les transports accélère le maillage du territoire en bornes de recharge pilotables. À ce titre, **l'UFE soutient l'esprit des dispositions prévues à l'article 2** visant à instaurer, jusqu'en 2030, un mécanisme de prise en charge du coût de raccordement des infrastructures de recharge pilotables ouvertes au public implantées sur les installations annexes des routes express et des autoroutes non concédées.

L'UFE souligne la nécessité de faciliter le raccordement au réseau électrique dans des zones où un besoin important est anticipé pour l'avenir. En ce sens, **l'UFE recommande d'étendre au réseau de distribution le mécanisme de mutualisation des coûts déjà prévu dans le code de l'énergie pour le réseau de transport**. Pour anticiper et faciliter le raccordement des infrastructures de recharge dans des zones tendues, et éviter que le coût et les délais de raccordement ne constituent un frein à un projet de mobilité décarbonée, il est proposé de profiter d'une demande de raccordement dans une zone donnée pour dimensionner le réseau électrique au-delà des besoins induits par cette seule demande, en anticipant les besoins énergétiques des futurs utilisateurs de la zone. Le mécanisme proposé, s'inspirant des quotes-parts mises en place pour mutualiser le coût de raccordement des énergies renouvelables, permettrait une anticipation des besoins dans des zones stratégiques garantissant de meilleurs délais de raccordement

et une répartition des coûts entre les acteurs, qui aujourd'hui sont un frein pour l'équilibre économique des projets de bornes de recharge. A l'heure actuelle, en l'absence de mécanisme de mutualisation, chaque premier demandeur dont le raccordement déclenche la création ou l'adaptation d'un poste source paye seul l'intégralité du coût de l'ouvrage. Cela peut donc générer un immobilisme de l'écosystème dans des secteurs à fort potentiel d'électrification, comme le transport routier de marchandises, ou dans le cadre d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques (IRVE) avec de fortes puissances à raccorder aux abords des autoroutes. Pour la collectivité, cela conduit à une désoptimisation des coûts, par des investissements non coordonnés, reportés, voire non réalisés. En outre, les IRVE représentent déjà près d'un quart des demandes en moyenne tension, et la croissance se poursuivra avec les obligations réglementaires et l'électrification des flottes d'entreprises.

## 2. Planifier le déploiement des bornes de recharges, en particulier pour les poids lourds en itinérance

**L'UFE considère que le projet de loi-cadre sur les transports doit renforcer la planification territoriale du déploiement des infrastructures de recharge.** Elle estime nécessaire d'intégrer des dispositions dédiées aux infrastructures de recharge dans le cadre de la planification des gares routières et des capacités d'accueil pour les bus et les autocars. Celles-ci devraient être systématiquement intégrées dans les plans d'action mobilité afin de permettre leur déploiement dans les gares routières en fonction des besoins. En effet, le développement de solutions de recharge en itinérance constitue une condition essentielle pour accélérer l'adoption des autocars électriques. Aujourd'hui, l'insuffisance de ces infrastructures constitue l'un des freins à leur déploiement.

**L'UFE appelle le législateur à prévoir, dans la loi d'orientation des mobilités (LOM), une obligation d'élaboration de schémas directeurs des infrastructures de recharge pour véhicules électriques (SDIRVE) à l'échelle départementale, voire régionale.** Si la LOM permet déjà aux collectivités compétentes en matière de planification des transports d'élaborer de tels schémas, il n'existe aujourd'hui aucune vision exhaustive à ces échelles, pourtant les plus pertinentes pour organiser la mobilité et garantir un maillage équilibré du territoire. Dans la perspective de la publication annoncée par le ministre des Transports d'un schéma directeur national de déploiement des IRVE, il apparaît essentiel d'assurer l'articulation entre cette planification nationale et les dynamiques territoriales. À défaut d'une obligation immédiate, **une forte incitation au regroupement des communes, métropoles et intercommunalités pour l'élaboration de SDIRVE mutualisés permettrait d'assurer la cohérence des investissements.** Enfin, **l'UFE préconise de rendre obligatoire l'intégration, au sein des SDIRVE, d'un volet spécifique consacré à la planification des infrastructures de recharge pour poids lourds en itinérance.**

## 3. Inciter les communes à installer des bornes de recharge pour les poids lourds

L'UFE estime que le projet de loi-cadre sur les transports devrait encourager les communes à déployer des

infrastructures de recharge pour poids lourds électriques sur les axes identifiés comme stratégiques. À cette fin, **l'UFE propose de reverser aux communes une part de la fiscalité générée par les bornes publiques dédiées aux poids lourds installées le long de ces corridors**. Ce mécanisme incitatif permettrait de favoriser le maillage du territoire par un réseau de recharge cohérent et fiable et d'améliorer la disponibilité de la recharge en itinérance en particulier pour les autocars et le transport de marchandises, tout en offrant aux collectivités une ressource financière pour accompagner l'électrification des poids lourds. Sa mise en place passerait par la modification du code général des collectivités territoriales et du code général des impôts.

#### 4. Garantir une visibilité du prix de la recharge pour les véhicules électriques

L'UFE invite le législateur à prévoir dans le texte des dispositions en faveur de l'amélioration de la visibilité du prix de la recharge. En ce sens, **l'UFE souligne la nécessité de prévoir des dispositions prévoyant la publication d'un indicateur sur le prix moyen de la recharge sur bornes publiques pour véhicules électriques**, à l'image du suivi et de la publication régulière des prix des carburants par les pouvoirs publics. Ces données permettraient de suivre la tendance des coûts des électromobilistes et des transporteurs mais également d'évaluer l'impact des politiques de soutien à l'électrification.

### III. Proposer un cadre à la fois contraignant et ambitieux en faveur du déploiement du transport public de marchandises zéro-émission

#### 1. Mettre en place une trajectoire contraignante de recours à du fret zéro émission pour les grands donneurs d'ordre

L'UFE salue la proposition de trajectoire de recours à du transport public routier de marchandise zéro-émission. En effet, un tel cadre permet de faire reposer le coût de la décarbonation sur l'ensemble de la chaîne de valeur logistique. En plus des obligations de réductions des émissions imposés aux constructeurs, il est essentiel de soumettre les grands donneurs d'ordre à une trajectoire de recours à du fret routier zéro-émission. Toutefois, **l'UFE estime qu'une trajectoire plus ambitieuse devrait être imposée**, en ligne avec l'ambition des objectifs de décarbonation fixés dans la PPE3 et la future SNBC3.

L'UFE appelle à une trajectoire plus contraignante pour garantir son efficacité. Devraient être prévus une obligation de *reporting* associée à une trajectoire de pénalités en cas de non *reporting* ainsi qu'une trajectoire de pénalités en cas de non-respect de la trajectoire de recours à du fret zéro émission pour les donneurs d'ordre ne la respectant pas. En outre, la mise en place d'un cadre réellement contraignant permettrait d'éviter que des donneurs d'ordre exemplaires soient in fine lésés par des concurrents moins ambitieux en matière d'électrification.

L'UFE estime que les marchés publics devraient imposer le recours au fret zéro émission. À défaut d'une obligation totale, des objectifs ambitieux devraient être fixés pour les transports routiers dans le cadre de

la commande publique. Cette mesure serait cohérente avec l'ambition d'adopter un grand plan national d'électrification et permettrait de positionner l'État en acteur exemplaire de la transition énergétique.

**L'UFE recommande d'élargir le périmètre des donneurs d'ordre concernés par la trajectoire de recours à du fret routier zéro-émission pour prendre en compte le transport de marchandises en compte propre.** En effet, cela permettrait d'intégrer dans le périmètre de la trajectoire les 11,5 % du transport national du pavillon français opéré en compte propre<sup>vi</sup>.

## **2. Électrifier les derniers kilomètres du transport public routier de marchandise**

**L'UFE appelle à ce que le projet de loi intègre les enjeux d'électrification des flottes de véhicules utilitaires légers (VUL),** qui réalisent 13 % des marchandises totales transportées sous pavillon français<sup>vii</sup>. En ce sens, la trajectoire de recours à du fret zéro émissions devrait être étendue au transport public routier de marchandise réalisés par des VUL.

**L'UFE recommande de rendre obligatoire la mise à disposition d'une alternative de fret routier zéro émission au même tarif que pour du fret thermique pour les livraisons B2C de biens non périssables.** Si un prix identique doit être proposé, le délai de livraison pourrait être allongé, dans une certaine limite. La possibilité d'un délai plus long permettrait aux transporteurs d'optimiser leurs charges.

**L'UFE suggère, a minima, de rendre obligatoire l'affichage de l'empreinte carbone des options de livraisons proposées pour les livraisons B2C.** Une telle mesure permettrait d'orienter davantage les consommateurs vers des solutions de livraisons bas-carbone et sans surcoût. Cela pourrait notamment se traduire par la modification des articles relatives à l'affichage carbone des produits et service dans la loi Climat et Résilience.

**L'UFE encourage la mise en place de zones à fret-zéro émission,** envisageable à partir de 2030 grâce à la directive européenne sur la qualité de l'air ambiant (AAQD) et en application de l'article 19 de loi Climat et Résilience. Plus stricte, elle obligera les villes à prendre des mesures supplémentaires et à considérer la mise en place de zone à fret zéro-émission comme une mesure prioritaire en cas de dépassement des limites de pollution de l'air. En effet, les utilitaires représentant 60 à 75 % des distributions urbaines<sup>viii</sup>, ces derniers joueront un rôle clé dans la décarbonation de la logistique et l'amélioration de la qualité de l'air et la diminution de la pollution sonore dans les centres-villes.

## **IV. Mettre en place des instruments fiscaux et financiers pour favoriser l'adoption des poids lourds et véhicules utilitaires légers électriques**

En complément d'une trajectoire contraignante de recours à du fret zéro-émissions pour les grands donneurs d'ordre, **l'UFE appelle le législateur à intégrer dans le projet de loi des dispositions visant à rendre bien inférieur le coût total de possession (TCO) des véhicules électriques à celui de leurs équivalents thermiques** afin d'inciter les transporteurs à électrifier leur flotte. Si aujourd'hui les TCO des

deux technologies sont presque équivalent<sup>ix</sup>, le principal frein réside dans le fait que le coût d'acquisition d'un poids lourds électriques est encore aujourd'hui 2 à 3 fois plus élevés que sont équivalents thermiques<sup>x</sup>. En plus d'objectifs clairs en faveur de l'électrification du transport routier, l'UFE appelle à créer un signal économique clair, prévisible et stable afin de faciliter l'investissement des transporteurs dans des poids lourds et véhicules utilitaires légers électriques. En outre, afin de soutenir la filière industrielle européenne et à l'instar de l'éco-score mis en place pour les véhicules légers, **l'UFE propose que ces dispositifs soient, lorsque cela est possible et pertinent, réservés aux véhicules fabriqués en Europe**. Ainsi, l'UFE recommande de mettre en place les 5 instruments suivants :

### 1. Réserver et renforcer le mécanisme de suramortissement aux poids lourds zéro-émission et véhicules utilitaires légers

L'UFE recommande d'augmenter le taux de suramortissement pour les poids lourds électriques de 3,5 à 16 tonnes de 75 % à 150 %, afin de réduire significativement le surcoût alors fiscalement pris en compte, et ainsi améliorer la rentabilité nette pour les transporteurs. En outre, mettre en place un amortissement linéaire accéléré sur 3 à 5 ans au lieu de la durée normale d'amortissement de 7 à 10 ans, permettrait de répartir plus rapidement l'avantage fiscal et d'améliorer la trésorerie des transporteurs. **L'UFE propose également d'introduire un mécanisme similaire pour les véhicules utilitaires légers**, par exemple avec un taux de 20 %. En effet, si certaines études suggèrent que dans certains cas le TCO des véhicules utilitaires légers électriques (après déduction des aides) est proches de celui de leurs équivalents thermiques<sup>xi</sup>, une grande différence existe en fonction des modèles. De plus, à l'achat, la valeur d'acquisition d'un VUL électrique comparé à son équivalent peut être de 10 000€ plus chère<sup>xii</sup>.

### 2. Rendre attractif le prix de la recharge en itinérance pour les poids lourds électriques

L'UFE appelle à mettre en place un mécanisme de remboursement de l'accise sur l'électricité lors de la recharge des poids lourds électriques en itinérance. Un tel mécanisme, similaire au remboursement de l'accise sur les produits pétroliers appliqué aux carburants fossiles, encouragerait les transporteurs à électrifier leurs flottes de poids lourds. L'accise sur l'électricité consommée par un poids lourd électrique pourrait être remboursée à 100 % jusqu'en 2030. Concrètement, ce dispositif permettrait aux transporteurs de récupérer environ 10 % du coût total d'un plein<sup>xiii</sup>. Au-delà de 2030, la trajectoire de remboursement pourrait être progressivement réduite et liée à l'atteinte d'objectifs d'électrification du parc de poids lourds. Cela permettrait de maintenir une incitation économique à l'électrification tout en limitant l'impact sur les finances publiques. A noter qu'en 2024, le soutien public aux carburants fossiles dans le transport de marchandises était plus de dix fois supérieur à celui destiné à l'électrification des poids lourds. Près de 1,4 Md€ ont été alloués aux motorisations thermiques, contre seulement 137 M€ pour l'électrique, en cumulant appels à projets et suramortissement. Autrement dit, 93 % des aides publiques au fret routier favorisent les carburants fossiles<sup>xiv</sup>. Une telle mesure permettrait de mener une

politique publique cohérente en faveur de l'électrification des transports routiers, technologie la plus efficace pour réduire les émissions de la filière.

### 3. Mettre en place une différenciation tarifaire de péages et de stationnement

**L'UFE insiste sur l'urgence de transposer dans le projet de loi la directive Eurovignette concernant l'introduction d'une différenciation tarifaire aux péages en faveur des poids lourds zéro-émission.** La directive Eurovignette révisée en 2022 impose une tarification différenciée des péages en fonction des émissions de CO<sub>2</sub> des camions circulant sur le réseau routier européen TEN-T. Elle ouvre également la possibilité d'étendre cette tarification au réseau non concédé. Dans les États membres qui l'ont appliqué jusqu'au 31 décembre 2025, les camions zéro-émission ont pu bénéficier de réductions de péage allant jusqu'à 100 %. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2026, cette exonération a été remplacée par une réduction de 75 %. Ces nouvelles tarifications seront mises en place en 2026 dans 17 États membres et 62 % des tonnes-kilomètres de poids lourds au sein de l'Union européenne<sup>xv</sup>. Le coût du péage est non négligeable dans le TCO des véhicules. **En appliquant la réduction de péage maximale prévue par la directive, un transporteur longue distance pourrait bénéficier d'une réduction de TCO allant jusqu'à 7 500 € / an sur un tracteur routier électrique<sup>xvi</sup>.** Cet avantage, combiné aux économies d'exploitation de l'électrique (coût de l'énergie et maintenance réduits), permettrait de combler l'écart de TCO avec le diesel et d'accélérer la bascule du marché. En outre, la transposition de la directive Eurovignette permettrait de prévoir des accès réservés aux véhicules zéro-émission à certaines infrastructures, comme les parkings sécurisés pour les poids lourds. A noter que la directive permet également d'intégrer d'autres critères environnementaux dans les péages, tels que les polluants locaux (NO<sub>x</sub>, particules fines) ou les coûts de congestion. **Plus largement, l'UFE estime qu'un mécanisme de différenciation tarifaire aux péages sur critère carbone pourrait être étendu à l'ensemble des véhicules électriques.** Afin de garantir une stabilité des revenus issus des péages autoroutiers, une trajectoire fixant des réductions incitatives, par exemple pendant trois premières années, pourrait ensuite être dégressive dans le temps et conditionnée à l'atteinte d'objectifs d'électrification du parc.

**L'UFE encourage le législateur à rendre obligatoire la tarification différenciée fondée sur le critère carbone pour les collectivités locales et les opérateurs privés de stationnement.** Cette mesure s'appliquerait dès qu'un stationnement n'est pas gratuit. Par exemple, un véhicule léger électrique pourrait bénéficier d'une réduction de 50 à 100 % du tarif horaire en centre-ville. Un poids lourd électrique pourrait profiter d'un tarif préférentiel dans les aires de stationnement et zones logistiques.

### 4. Exonération de la taxe annuelle sur les véhicules lourds et les frais d'immatriculations pour les poids lourds électriques

**L'UFE plaide pour l'exonération de la taxe annuelle sur les véhicules lourds et des frais d'immatriculation pour les poids lourds électriques.** Si le montant de la taxe annuelle sur les véhicules lourds et les frais

d'immatriculation représentent un budget inférieur à 1 000€ par an et par véhicule pour les transporteurs, il s'agit d'une mesure permettant de contribuer à la réduction du TCO d'un véhicule électrique mais également d'envoyer un signal politique clair en faveur de l'électrification du transport public routier de marchandises. En 2025, la taxe annuelle sur les véhicules lourds représentait moins de 200 M€ pour les recettes publiques<sup>vii</sup>. Compte tenu du faible taux d'électrification du parc roulant de poids lourds (3 % fin 2025), l'impact sur les finances publiques serait donc faible.

### 5. Prolonger et étendre le périmètre du prêt à taux zéro pour la mobilité (PTZ-m)

L'UFE recommande d'étendre l'expérimentation du prêt à taux zéro pour l'achat d'un véhicule électrique aux flottes professionnelles et publiques sur l'ensemble du territoire. Cela permettrait de mieux embarquer les établissements de crédits ou sociétés de financement dans son déploiement, aucun n'ayant à ce jour signé de convention pour le PTZ mobilité. Prévu par la loi « climat et résilience » de 2021, le PTZ-m a pris fin au 31 décembre 2025 et permettait à titre expérimental d'acheter ou de louer un véhicule électrique sans payer d'intérêt sur le crédit. Il était réservé aux personnes ou entreprises qui habitent ou travaillent dans ou à proximité d'une Zone à Faible Émission (ZFE). La mise en place d'une telle mesure se traduirait par la modification de l'article 107 de la loi Climat et Résilience.



## Références

- <sup>i</sup> Commissariat Général au Développement Durable. (2025). [Les émissions de gaz à effet de serre des transports](#).
- <sup>ii</sup> SDES, [Chiffres clés des transports – Édition 2025](#), Ministère de la Transition écologique, 2025
- <sup>iii</sup> Transport & Environnement. [De quoi voulons-nous vraiment dépendre pour faire rouler la France](#). Rapport, Transport & Environnement, 2026
- <sup>iv</sup> SDES, [Dépenses et recettes publiques liées aux transports, Chiffres clés des transports – Édition 2025](#)
- <sup>v</sup> Vie publique, [Quels financements pour les infrastructures de transports ?](#), 9 juil. 2025
- <sup>vi</sup> SDES, [Le transport routier intérieur de marchandises du pavillon français en 2024](#), Données et études statistiques, 26 nov. 2025.
- <sup>vii</sup> DRIEAT, [Des véhicules utilitaires légers en pleine évolution : résultats de l'enquête DRIEAT 2022](#), 7 janv. 2025
- <sup>viii</sup> ADEME, [Quelles visions stratégiques pour la filière logistique des derniers kilomètres, dans une France neutre en carbone en 2050 ?](#), étude Horizons, mars 2022
- <sup>ix</sup> ORT Bourgogne-Franche-Comté / DREAL, [Électromobilité dans le transport routier de marchandises – Présentation DREAL](#), 9 avr. 2024
- <sup>x</sup> Transport & Environnement, [Poids lourds électriques : comment transformer l'essai](#), octobre 2025
- <sup>xi</sup> Transport & Environnement, [Analyse des coûts totaux de possession \(TCO\) — fiches nationales France](#), mars 2022
- <sup>xii</sup> Arval, [TCO Scope 2025 : l'écart se creuse entre véhicules électriques et thermiques](#), 9 sept. 2025
- <sup>xiii</sup> Un camion de 40 tonnes parcourant 400 km consommerait environ 480 kWh, correspondant à un coût total d'électricité d'environ 130 € à un tarif moyen de 0,27 €/kWh. L'accise applicable pour les véhicules haute puissance est de 25,31 €/MWh (taux normal et majoration ZNI) ce qui représente une accise totale de 12 € sur un plein type. Un poids lourd diesel parcourant la même distance consommerait environ 140 L, pour un coût brut de 252 € (à 1,80 €/L). Après application du remboursement de l'accise sur les produits pétroliers (ex-TICPE) sur le gazole pour transport routier de marchandises (15,56 €/hl, soit environ 22 € pour ce plein), le coût net d'un plein diesel serait de l'ordre de 230€.
- <sup>xiv</sup> idem
- <sup>xv</sup> Cargors, [Impact van tolheffingen en milieuzones op wegtransportkosten in Europa \(2024–2026\)](#), 2025
- <sup>xvi</sup> Transport & Environnement, [Poids lourds électriques : comment transformer l'essai](#), octobre 2025
- <sup>xvii</sup> Union TLF. [Alléger la fiscalité du transport routier de marchandises : contribution à la Conférence "Ambition France Transports" – Atelier 2 \(note économique\)](#). 26 mai 2025