



## POUR UNE MOBILITE ACCESSIBLE A TOUS

Le coût de la mobilité individuelle doit rester abordable en territoire rural et périurbain

### COUT DE LA MOBILITE INDIVIDUELLE

Les politiques publiques ont mis l'accent ces dernières années sur la décarbonation, le développement des énergies renouvelables et l'efficacité énergétique. Elles ont eu un fort impact sur les caractéristiques et les prix des véhicules particuliers et des carburants. Jusqu'à présent, l'électrification des véhicules particuliers ne les a pas rendus plus accessibles aux clients. Les prix des carburants ont quant à eux subi des hausses de fiscalité, des surcoûts d'obligations d'incorporation de biocarburants et des surcoûts de contributions aux actions d'efficacité énergétique visant surtout le bâtiment.

### DEPENSES CONTRAINTEES

Face à la hausse du coût de possession et usage d'un véhicule particulier, il est certes possible, dans les zones d'habitat dense et bien desservies par les transports publics, de trouver des mobilités alternatives. Par contre cela est difficile en territoire péri-urbain et quasi impossible en territoire rural. L'usage du véhicule particulier notamment pour le trajet domicile-travail est donc contraint. Faute de moyens pour acheter des véhicules neufs, de nombreux habitants de ces territoires subissent donc de plein fouet les coûts que les politiques publiques font porter aux carburants.

### UN EQUILIBRE A TROUVER

Les politiques en place ont déjà testé les limites du supportable pour une partie de la population. Les mesures additionnelles pour l'atteinte des objectifs climatiques ne devront pas se contenter d'empiler de nouveaux coûts sur les carburants.



L'Union des Importateurs Indépendants Pétroliers (UIP) regroupe les compagnies pétrolières filiales de plusieurs enseignes de la grande distribution.

De nombreux dispositifs réglementaires visant à réduire les émissions de GES ont été mis en place. Ceci s'est traduit par un empilement de coûts affectant notamment les carburants. Il est nécessaire de s'assurer que ces surcoûts resteront supportables car les alternatives à la voiture ne sont pas disponibles partout.

Thèmes abordés :

- 3 Quel accompagnement des ménages, entreprises, salariés et territoires pour une transition juste ?
- 5 Quel équilibre entre les différents outils de politique publique dans la lutte contre le changement climatique ?
- 8 Comment baisser les émissions

# LES LEVIERS DE LA DECARBONATION

## PRINCIPES GENERAUX

Pour la mobilité des personnes, on identifie usuellement 5 leviers de décarbonation. Les 3 premiers, à savoir la demande de transport, le report modal et le taux de remplissage des véhicules sont principalement actionnés par les changements de comportements individuels rendus possibles par une offre élargie de moyens alternatifs de déplacement et influencés par leur coût. Les deux derniers leviers, efficacité énergétique et intensité carbone sont les plus puissants (voir étude ADEME Transitions 2050, déc. 2021) et sont fortement influencés par les politiques publiques.



Celles-ci agissent en particulier sur les réglementations relatives aux véhicules et aux carburants

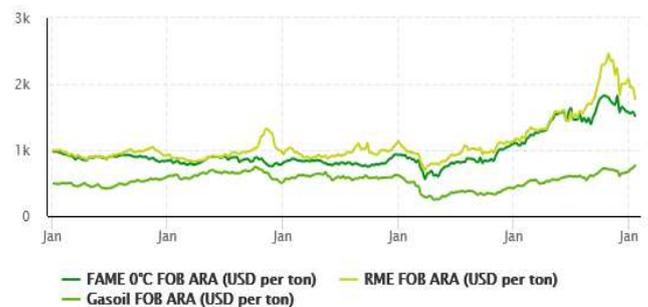
## REGLEMENTS RELATIFS A L'EFFICACITE ENERGETIQUE ET L'INTENSITE CARBONE

Ces règlements, pour la plupart initiés par l'UE, visent d'une part les véhicules en fixant des niveaux maximums d'émission de CO2 des véhicules neufs et d'autre part les carburants, en imposant diverses obligations conduisant à un empilement de coûts substantiel :

### Biocarburants

L'UE a défini un objectif de part d'énergie renouvelable utilisée dans le transport de 10% en 2020 (RED I) puis 14% en 2030 (RED II). La France a mis en place une taxe incitative (la TIRUERT) sur

les carburants dont la teneur en biocarburants serait inférieure à des objectifs nationaux fixés annuellement et qui pour 2021 étaient de 8.6% en énergie pour les essences et 8.0% pour les gazoles. Le montant de cette taxe, en l'absence de biocarburants incorporés serait de 12 cts/l TTC pour les essences et 10 cts/l TTC pour le gazole en 2021 (selon le rapport de la cour des comptes de décembre 2021). Les distributeurs ont donc intérêt à recourir aux biocarburants... à condition qu'ils soient disponibles et à des prix compétitifs. Or de fortes tensions sur certains marchés de biocarburants (en particulier les biocarburants avancés et les EMAG et HVO) sont apparues, ce qui s'est traduit in fine par des surcoûts importants pour la distribution de carburants.



D'après Greenea : prix de 2017 à 2021 de l'Ester d'acide gras et de colza comparés à celui du gazole

Il apparait donc essentiel, avant toute hausse des objectifs d'incorporation nationaux de biocarburants de s'assurer que la ressource est disponible, de préférence localement, faute de quoi le coût des carburants distribués augmentera. Ceci doit aussi se concevoir dans un contexte de compétition d'usage des ressources limitées en biocarburants entre les pays (y compris ceux de l'UE) et entre catégories d'utilisateurs de carburants et combustibles, notamment celle du kérozène d'aviation récemment soumise à obligation de teneur en biocarburants (à compter de 2022).

## Certificats d'Economie d'Energie (CEE)

La directive « efficacité énergétique » de l'UE a conduit la France à mettre en place le dispositif des CEE pour réduire la consommation énergétique dans différents secteurs dont le bâtiment, l'industrie et le transport. Le dispositif consiste à obliger les vendeurs d'énergie à inciter les consommateurs à des actions d'économies, par exemple en prenant à leur charge pour partie des travaux d'isolation de bâtiments résidentiels en contrepartie de CEE. Ces CEE obtenus servent de preuve de l'économie réalisée et peuvent être vendus. Les carburants routiers sont soumis à ce dispositif. En 2021, le coût était d'environ 6cts par litre de carburant. L'essentiel de ces montant a financé des travaux dans le secteur du bâtiment. L'automobiliste n'en a donc pas profité.

L'ambition européenne est d'accélérer l'effort en accélérant le gain d'efficacité énergétique à 1.5% par an au lieu de 0.8% par an actuellement. Il serait illusoire de penser qu'un doublement des objectifs de production de CEE permettra seul d'atteindre ces 1.5% par an. Par contre, il est certain que toute hausse de ces objectifs occasionnera des surcoûts importants pour les carburants.

## Fiscalité des carburants

En 2015, la France a instauré un composante « contribution carbone » dans la TICPE (Taxe intérieure de Consommation de Produits Energétiques) qui affecte les carburants. La finalité de cette taxe était de renchérir progressivement les carburants en réhaussant tous les ans cette contribution carbone, espérant ainsi réduire les consommations.

En pratique, cette hausse a dû être interrompue en 2019 suite au mouvement des Gilets Jaunes. Cependant, la contribution carbone de 44.6€/tCO<sub>2</sub>, figée à son niveau de 2018 est toujours présente dans la TICPE. Ceci équivaut à environ 10cts/l TTC pour les essences et 12cts/l pour les gazoles. Bien qu'aucune reprise de l'augmentation de cette contribution carbone ne soit prévue, le projet de quota carbone pour le secteur des transports et du bâtiment envisagé par le paquet « fit for 55 » de l'UE ( « paré pour 55 » : paquet de 12 propositions visant à atteindre une réduction des émissions nettes de gaz à effet de serre de 55% en 2030 par rapport à 1990) mesures pourrait avoir le même effet.

## Projet de quotas carbone dans le transport et le bâtiment

Dans le cadre du paquet 'fit for 55' européen qui vise une réduction de 55% des émissions nettes de GES à l'horizon 2030, il a été proposé de mettre en place un dispositif de quotas carbone visant les secteurs du transport et du bâtiment. Bien que les contours de ce dispositif ne soient pas encore définis, on peut craindre qu'il se traduise par une charge supplémentaire sur tout volume d'énergie vendue à proportion des émissions de CO<sub>2</sub>. Les premières hypothèses envisagées pour la SNBC tablent sur un prix de la tonne de CO<sub>2</sub> de 50€, en deçà des prix en vigueur actuellement sur l'ETS, mais du même ordre de grandeur que ce l'Allemagne a déjà prévu de mettre en place. Ceci se traduirait par un surcoût de 14 cts/l d'essence et 16 cts/l de gazole.

# MESURE D'IMPACT ET MISE EN ŒUVRE

## LE COUT

A ce jour les politiques publiques relatives à l'efficacité énergétique, aux biocarburants et à la décarbonation pèsent fortement sur le coût des carburants distribués. Leur poids, tel que détaillé ci-dessus est de l'ordre de 25 cts/l TTC.

La mise en œuvre de mesures supplémentaires (quotas carbone pour le transport et le bâtiment, renforcement des ambitions d'efficacité énergétique et de teneur en biocarburants) risquerait d'augmenter ces coûts d'un facteur 2 ou 3, ce qui serait insupportable pour une partie de la population.

Il est donc essentiel que soit menée une étude d'impact des mesures envisagées sur les automobilistes, selon leur lieu de résidence et typologie d'usage.

## BESOIN DE SIMPLICITE REGLEMENTAIRE

Les actions clé permettant de réaliser l'ambition climatique ciblent le recours aux énergies renouvelables, l'efficacité énergétique et la baisse de l'intensité carbone. Les réglementations ont jusqu'à présent été assez spécifiques à chacun de ces leviers, indépendamment des autres. Par exemple, les politiques d'efficacité énergétique ont davantage visé l'économie d'énergie que la substitution entre énergies (qui elle vise l'intensité carbone). Malgré cela les réglementations sont complexes et instables. Non seulement l'on en perd de vue la finalité, mais cela occasionne des fraudes (Biocarburants – cf. rapport de la cour des comptes S 2021-1718 ; CEE- cf.rapport TRACFIN du 7 juillet 2021) et encourage l'opportunisme réglementaire.

Afin que les politiques publiques restent lisibles, il nous semble essentiel :

- De maintenir des réglementations qui visent un seul levier d'action à la fois.
- D'éviter de cumuler plusieurs réglementations agissant sur le même levier. A cet égard, à la fois créer un système de quota carbone dans le transport et le bâtiment, orienter les incitations aux biocarburants sur la base de leur impact GES et maintenir une « contribution carbone » dans la fiscalité serait facteur de confusion.