



**GOUVERNEMENT**

Liberté  
Égalité  
Fraternité

# SNBC 3

## Fiche sectorielle Transports

L'objet de cette fiche est de résumer les premières orientations de la SNBC 3 à l'horizon 2030 du secteur des transports.

### Les transports constituent le premier secteur émetteur de gaz à effet de serre (GES) en France :

ses émissions se sont élevées à 131 Mt CO<sub>2</sub>eq en 2022, soit environ 33 % des émissions nationales. Ses deux grands sous-secteurs sont le transport de voyageurs, où les émissions de GES liées aux voitures particulières sont de 69 Mt CO<sub>2</sub>eq en 2022 et le transport de marchandises, où les émissions de GES liées aux poids lourds représentent 31 Mt CO<sub>2</sub>eq en 2022 (Citepa, Secten 2024).

**Emissions du secteur des transports domestiques**  
Citepa, Secten 2024  
(observées, en MtCO<sub>2</sub>eq)

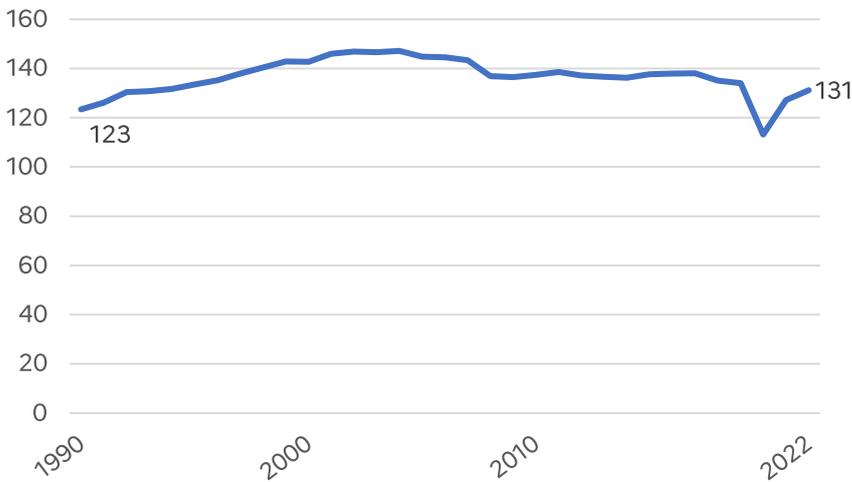


Figure 2 : Evolutions des émissions du secteur des transports domestiques (Source : inventaire nationale des émissions de gaz à effet de serre, Citepa, Secten 2024)

**Répartition des émissions 2022 du secteur des transports**

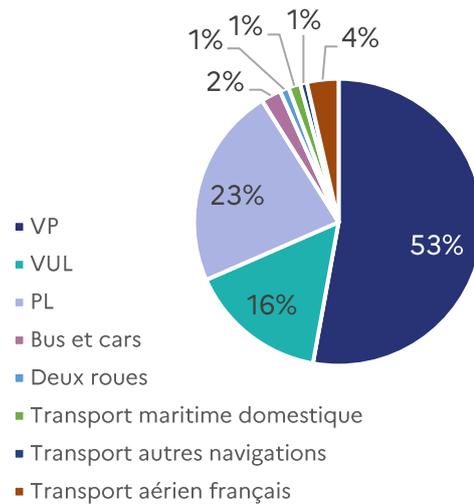


Figure 1 : Répartition des émissions de gaz à effet de serre de l'année 2022 du secteur des transports (Source : Citepa, Secten 2024)

### Réduire les émissions du secteur des transports nécessite d'agir sur l'ensemble des leviers :

maîtrise de la demande, report modal, augmentation du taux d'occupation pour le transport de voyageurs (ou taux de chargement des véhicules pour le transport de marchandises), amélioration de la performance énergétique des moyens de transport, progression de la part de véhicules électriques produits en France et électrification des moyens de transport/utilisation d'énergies décarbonées telles les biocarburants.

### Leviers de réduction des émissions des transports domestiques

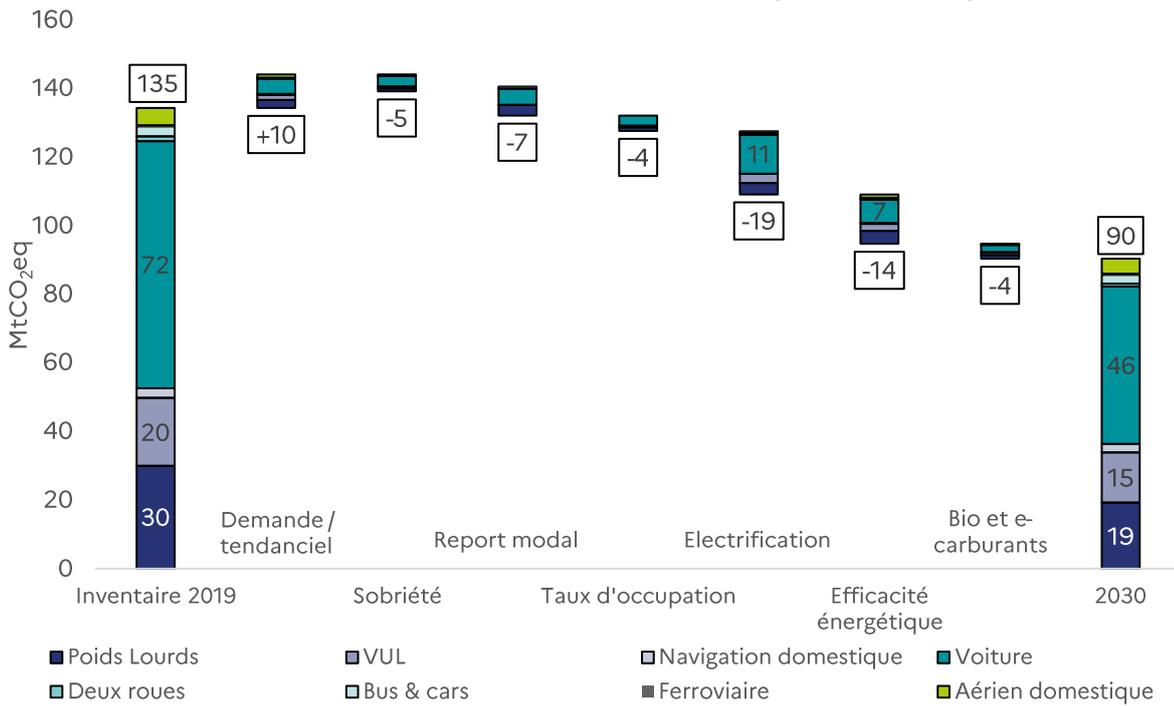
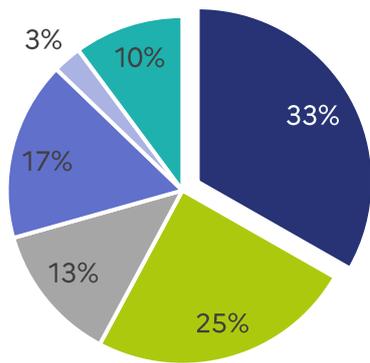


Figure 3 : Décomposition indicative des effets des différents leviers sur la base des travaux de modélisation de la DGEC (Sources : inventaire national des émissions de gaz à effet de serre, Citepa, Secten 2023 ; modélisations DGEC)

Le scénario provisoire porte les émissions du secteur des transports à 90 Mt CO<sub>2</sub>eq en 2030 (soit 33% des émissions brutes). Cela correspond à une **baisse de 27% des émissions du secteur** par rapport à 1990.

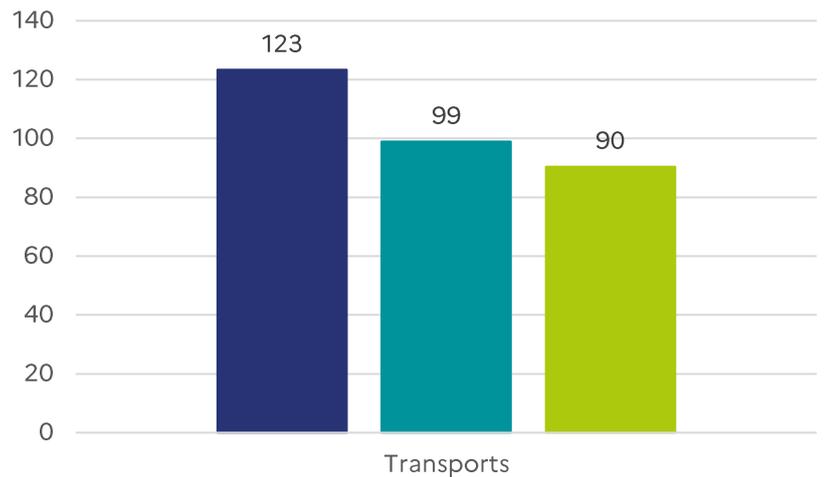
### Emissions 2030 provisoires issues de la modélisation (SNBC 3)



- Transports
- Industrie
- Agriculture
- Déchets
- Bâtiments
- Energie

Figure 5 : Part des émissions du secteur dans les émissions globales en 2030 (selon la modélisation provisoire de la SNBC 3)

### Emissions du secteur des transports domestiques (observées et projetées, en MtCO<sub>2</sub>e)



- 1990
- Emissions 2030 selon la SNBC 2
- Emissions 2030 provisoires issues de la modélisation (SNBC 3)

Figure 4 : Evolutions des émissions du secteur des transports domestiques entre 1990 (observées) et 2030 (projetées selon la SNBC 2 et la SNBC 3 provisoire)

## LES ORIENTATIONS DE LA SNBC 3

### Transport de voyageurs

- **Limitation de l'étalement urbain et réduction des trajets domicile-travail** : les tissus urbains seront densifiés, la ville des courtes distances sera favorisée et les employeurs seront mobilisés en faveur du télétravail et de la ré-affectation au plus proche des lieux d'habitation pour les entreprises multi-sites.
- **Réduction des trajets les plus émetteurs** : les employeurs seront incités à privilégier la visio-conférence (éviter des déplacements lointains), la tarification carbone du transport aérien sera progressivement augmentée et les outils permettant au public de s'informer et prendre conscience de l'impact de leurs choix (publicité, transparence des émissions de l'aérien, tourisme local) seront renforcés.
- **Déploiement d'infrastructures cyclables** via notamment la mise à disposition de pistes et voies cyclables sécurisées et continues.
- **Développement du transport ferroviaire et des RER métropolitains, des transports en commun et de la multimodalité** : engagement d'une nouvelle donne ferroviaire (mettre un terme au vieillissement du réseau et investir dans le développement du réseau ferroviaire) et renforcement des transports collectifs, (développement des transports collectifs en site propre, amélioration de leurs fréquences, leur fiabilité, de leur amplitude horaire, de leur vitesse commerciale).
- **Verdissement de la mobilité professionnelle** : les avantages fiscaux liés aux véhicules de fonction et aux flottes d'entreprises seront révisés et les incitations fiscales et financières ainsi que les obligations de verdissement des flottes seront réévaluées.
- **Mise en œuvre du plan covoiturage** : des solutions concrètes (voies réservées, engagement des employeurs proposant le Forfait mobilités durables à leurs agents, collectivités élaborant une stratégie et un plan d'action local avec par exemple des lignes de covoiturage, aires de covoiturage, etc.) permettront de développer ces pratiques.
- **Déploiement des bornes de recharge** : la puissance publique poursuivra ses efforts, avec l'objectif de développer environ 400 000 bornes publiques accessibles en 2030 dont 50 000 à haute puissance.
- **Soutien à la construction et à l'acquisition de véhicules électriques** : l'Etat s'engage auprès de la filière automobile française pour permettre et accélérer l'électrification de l'écosystème. Concernant la demande, les leviers incitatifs tels que le bonus écologique sont appelés à évoluer dans le temps.
- **Electrification des bus et cars** : l'électrification progressera aussi au sein des véhicules de transport collectifs, au moyen de différents leviers (budgétaires, fiscaux, obligations de renouvellement des flottes avec des véhicules propres, baisse progressive du coût d'achat des véhicules électriques et réglementation européenne, etc.)
- **Durcissement des malus pour les véhicules les plus émetteurs et les plus consommateurs de matière, éco-conduite** : L'acquisition de véhicules particuliers légers, moins consommateurs de ressources que des alternatives plus lourdes, sera encouragée via un durcissement de la fiscalité automobile s'appliquant aux véhicules les plus lourds (malus « poids ») et des changements de modes de conduite telle que l'éco-conduite ou la baisse de la vitesse seront encouragés.
- **Déploiement des carburants durables** dans les transports terrestres, aériens et maritimes. Les obligations d'incorporation de carburants alternatifs et d'électricité dans les transports, imposées aux distributeurs de carburants seront progressivement renforcées. Le Gouvernement **poursuivra son soutien à l'installation d'usines de production de biocarburants avancés** produits à partir de résidus et de déchets et de carburants de synthèse (hydrogène, méthanol, e-méthane, etc.) durables à destination des secteurs aérien et maritime
- **Réduction de l'intensité carbone des navires à passagers assurant une mission de service public**. L'Etat soutiendra le déploiement de navires de transport de passagers à faibles émissions de CO2 engagés dans des liaisons entrant dans le cadre d'une mission de service public.

### Transport de marchandises

- **Adoption d'une approche par filière**, dans l'optique d'optimiser globalement les émissions du transport de marchandises sur un périmètre élargi reprenant à la fois leur activité de production et le transport associé.
- **Maîtrise de la demande de fret et optimisation des flux logistiques**. La planification territoriale intégrera les enjeux logistiques (développement des circuits courts, encadrement de la livraison rapide et/ou

gratuite, etc.). Des logiques de mutualisation et de massification des flux logistiques seront mises en place (solutions numériques pour identifier et anticiper les flux à venir, optimisation des fréquences de livraison des professionnels, outils de mutualisation des flux entre filières, etc.).

- **Développement du fret ferroviaire et fluvial** par la mise en œuvre de la stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire et une meilleure tarification des externalités des différents modes de transports.
- **Soutien à l'acquisition de véhicules électriques, encouragement à des modes de transport utilitaires décarbonés et responsabilisation des flottes les plus importantes.** Déploiement de différents leviers (budgétaires, fiscaux et réglementaires) pour inciter les entreprises de transport de marchandises à privilégier les motorisations électriques. Les détenteurs des flottes les plus importantes seront responsabilisés pour verdir rapidement leur parc de véhicules lourds et les donneurs d'ordre seront accompagnés pour faire évoluer leur demande de transport vers des modes moins émetteurs.
- **Renforcement des réseaux de distribution et déploiement des bornes de recharge.** Des bornes haute puissance pour véhicules lourds seront déployées, notamment au dépôt des transporteurs, dans les bases logistiques, nœuds urbains, zones de fret, ainsi que sur les grands axes routiers en concertation avec les gestionnaires des réseaux routiers ou de sites logistiques.
- **Changements de modes de conduite.** Le renforcement des changements de modes de conduite telle que l'éco-conduite, en particulier sur les grands axes routiers, sera encouragé.
- **Déploiement et utilisation de carburants durables pour le transport maritime (biocarburants, carburants synthétiques, etc.)**

# PRINCIPALES HYPOTHESES DU SCENARIO DE REFERENCE (PROVISOIRE)

## Transport de voyageurs

- **Maîtrise de la demande de transport terrestre** : stabilisation du nombre de kilomètres parcourus par an par personne tous modes confondus (hors transports internationaux) (à 15 150 km/an), alors que celui-ci augmente en tendanciel (à 15 750 km/an).
- **Report modal** : augmentation du trafic des transports en commun (bus, car, train) de 25 % d'ici 2030. Forte augmentation du trafic vélo (de 5 à 19 Mds voy-km).
- **Covoiturage** : le nombre moyen de personnes par voiture pour les trajets courte distance (trajets de moins de 100 km) passe de 1,43 à 1,51 d'ici 2030, ce qui correspond à un triplement du nombre de trajets covoiturés d'ici 2027 et à une poursuite de la trajectoire jusqu'à 2030. Au total, tous types de trajets confondus, le nombre de personnes par voiture passe de 1,62 en 2020 à 1,70 en 2030.
- **Electrification des véhicules légers** : la part de voitures électriques dans les ventes de véhicules neufs augmente rapidement, pour atteindre 66 % en 2030, ce qui porte la part de voitures électriques dans le parc roulant à 15 %. Dès 2035, conformément à la législation européenne (règlement (UE) 2023/851), la vente de véhicules légers neufs thermiques, hybrides rechargeables et hybrides cessera.
- **Electrification des bus et cars** : la part des bus et cars électriques augmente rapidement : 90% des bus urbains neufs en 2030 sont électriques et 30 % des cars neufs en 2030 sont électriques. 100 % des bus urbains neufs sont zéro émission en 2035 (sous réserve d'adoption officielle de la révision du règlement poids lourds).
- **Amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules légers** : la consommation des voitures particulières thermiques neuves diminue de 16 % d'ici 2030 par rapport à 2019, soutenue par une orientation vers des véhicules plus légers, moins consommateurs, les éco-innovations et l'éco-conduite, et reste stable ensuite jusqu'à 2035. Celle des voitures électriques neuves diminue de 12% d'ici 2030 par rapport à 2019.
- **Utilisation de biocarburants et carburants de synthèse** : le recours aux carburants durables dans l'aérien et le maritime, le développement de l'électricité dans les transports routiers (prépondérant) et les transports maritimes de courte distance (dessertes des îles et passages d'eau), le rehaussement du taux d'incorporation des biocarburants dans les transports terrestres en s'appuyant prioritairement sur un développement des carburants durables, permet d'atteindre un objectif de réduction de 14,5% de l'intensité carbone de l'énergie utilisée dans le secteur des transports en 2030, par rapport à la référence essence ou diesel fossile de 94 gCO<sub>2</sub>/MJ.
- **Maîtrise de la demande de transport aérien** : la demande de transport aérien (totale et par habitant) augmente dans le scénario d'ici 2030, de manière différenciée selon les segments, avec une baisse de 12 % sur les vols intérieur hexagone contre une croissance de 22 % vers les outre mers et de 18 % pour le trafic international, avec un niveau de croissance moindre que dans des scénarios tendanciels (5 % de baisse dans le scénario de référence pour la métropole, 26 % de croissance pour les outre mers et 23 % de croissance pour les vols à l'international).
- **Amélioration de l'efficacité énergétique des aéronefs** : le développement d'avions plus efficaces en remplacement des flottes actuelles, combiné à une augmentation de l'emport moyen, permet de baisser la consommation unitaire (par passager-km) de 14 % d'ici 2030 par rapport à 2019.
- **Recours aux carburants aériens durables** : le recours aux carburants alternatifs durables (incluant une part de carburants de synthèse) dans l'aérien croît à 6% en 2030 et 20% en 2035, en cohérence avec le règlement européen RefuelEU.
- **Amélioration de l'efficacité énergétique des navires et recours croissant aux carburants marins durables** : l'utilisation de solutions d'efficacité énergétique, de l'assistance à la propulsion vélique, le recours aux carburants alternatifs durables permettent de réduire les émissions du secteur maritime, y compris pour les navires à passagers. Les objectifs et réglementations de l'Union européenne (notamment le règlement FuelEU Maritime) et de l'organisation maritime internationale (OMI) permettent de soutenir cette stratégie.
- **Mise en œuvre du nouveau marché carbone (SEQE 2)** à partir de 2027 et donc renforcement des incitations à décarboner les transports.

## Transport de marchandises

- **Maîtrise de la demande** : hausse de la demande totale de transport de marchandises de 4% par rapport à 2019, moins forte que dans un scénario tendanciel (7,5 %), grâce notamment aux transformations de l'industrie (recul des industries liées aux énergies fossiles, industrie du véhicule électrique nécessitant moins de pièces et donc de fret que celle du véhicule thermique, recyclage, réemploi, etc.) et des bâtiments (baisse de la construction neuve).
- **Optimisation du taux de chargement des camions** : le chargement moyen passe de 8,1 tonnes en 2019 à 8,4 d'ici 2030.
- **Report modal** : la part modale du fret ferroviaire double entre 2019 et 2030 pour atteindre 18 %, en accord avec la stratégie nationale pour le fret ferroviaire. La part modale du fluvial passe de 2 % actuellement à 3 % en 2030.
- **Electrification des véhicules** : la part de poids lourds (PL) électriques dans les immatriculations neuves augmente rapidement pour atteindre 50 % en 2030, conformément aux annonces des principaux constructeurs dans le cadre de la révision du règlement européen sur les émissions de CO2 des véhicules lourds neufs (règlement (UE) 2019/1242). Contrairement à la SNBC 2, le recours au GNV/bioGNV reste à moyen et long terme limité aux cas où l'électrification est impossible : ainsi, 4 TWh de GNV sont consommés par les poids en lourds en 2030. La part de véhicules utilitaires légers (VUL) électriques à batterie dans les immatriculations neuves augmente également rapidement, passant de 5 % en 2022 à 51 % en 2030.
- **Efficacité énergétique** : la consommation des VUL diesel neufs diminue de 14 % d'ici 2030 par rapport à 2019, et celles des VUL électriques neufs de 20 %. La consommation des PL diesel neufs diminue de 15 % d'ici 2030 par rapport à 2019, et celle des PL électriques neufs de 10%. Concernant le transport maritime, des gains d'efficacité énergétique significatifs sont projetés du fait de trois nouvelles réglementations de l'UE et de l'OMI entrant en vigueur entre 2023 et 2027, se matérialisant par la baisse de vitesse des navires (-12% d'ici 2030), le recours à l'énergie éolienne pour la propulsion et le développement de navires plus sobres.
- **Carburants durables liquides** : les carburants durables liquides issus de matières premières de première génération (1G) sont progressivement orientés vers les modes ayant le moins d'alternatives, comme le transport fluvial, les engins lourds de chantier et les engins agricoles. Le taux d'incorporation des biocarburants dans les transports routiers s'accroît en s'appuyant prioritairement sur un développement des carburants durables, participant à la décarbonation du secteur dans la phase de transition. Concernant le transport maritime, l'usage des carburants durables liquides et gazeux hors 1G s'y généralise, permettant d'atteindre une réduction de 12 % de l'intensité carbone de l'énergie utilisée à bord des navires en 2030 (selon un objectif plus ambitieux que celui du règlement européen FuelEU Maritime de 6%). L'adoption des carburants durables se fait en conjonction avec le déploiement de technologies innovantes à faibles émissions (propulsion électrique ou hybride, piles à combustibles, propulseurs innovants, carènes performantes, etc.).
- **Maitrise de la demande de transport maritime** : le trafic maritime augmente de 1,5 % par an jusqu'à 2035 puis se stabilise avec un objectif de rapatriement de soutage de carburants durables en France.