GOUVERNEMENT
Liberté
Égalité
Fraternité

Concertation nationale sur l'énergie et le climat

CAHIER D'ACTEUR

N° 139

Le point de vue de Transport & Environment (T&E) sur les documents de planification énergie et climat soumis à la concertation

Transport & Environment (T&E) est l'ONG experte du transport propre et de l'énergie en Europe. Elle compte 60 membres, principalement des associations de défense de l'environnement.

T&E plaide pour des transports décarbonés d'ici 2050, neutres pour la santé et accessibles pour tous. Ses axes de travail sont l'automobile, les poids-lourds et la logistique, l'aviation, le maritime et le train. Décarboner les transports, responsable de 30 % des émissions de CO2, est à la fois un immense défi et une opportunité.

T&E aborde la transition dans toute sa complexité industrielle, énergétique, économique et sociale. Le bureau France de T&E a pour mission de convaincre les différents acteurs des transports (Etat, collectivités, industriels, entreprises, citoyens) de mettre en œuvre des politiques ambitieuses pour décarboner ce secteur d'ici 2050.

Site internet : https://www.transportenvironment.org/te-france

EN BREF

Dans le présent document, T&E commente les propositions de Stratégie nationale bas-carbone (SNBC 3), Programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE 3) et Stratégie de développement des mobilités propres (SDMP), en soulignant les axes d'amélioration pour le secteur des transports. Nos recommandations proposent ainsi de :

1. Poursuivre et approfondir le verdissement des flottes d'entreprises pour alimenter le marché d'occasion de l'électrique, en révisant l'avantage en nature des voitures de fonction ;
2. Accélérer l'électrification des poids-lourds en intégrant la recharge privée dans le dispositif se substituant à la TIRUERT ;
3. Développer les carburants alternatifs dans les transports aérien et maritime, notamment les carburants de synthèse, et limiter l'expansion des biocarburants non durables ;
4. Renforcer la fiscalité de l'aviation comme levier pour la réduction du trafic aérien, notamment par une réhausse et une pérennisation de la taxe sur les billets d'avion ;
5. Approfondir la décarbonation des navires par une expansion des CEE au secteur maritime et une inclusion des bornes de recharges électriques pour les navires dans la TIRUERT.

Nos propositions

Renforcer les mesures pour verdir la mobilité routière

De manière générale, T&E salue les objectifs et mesures affichées dans les textes de planification sur la mobilité routière. Les leviers pour réduire les consommations de combustibles fossiles, aider à l'acquisition de véhicules électriques et accélérer l'électrification des poids-lourds sont correctement détaillés. A noter toutefois une incohérence entre les objectifs européens de fin de vente des véhicules thermiques neufs en 2035 et l'annonce de sortie des consommations énergétiques de pétrole d'ici 2045.

Néanmoins, les documents mériteraient d'être précisés sur plusieurs points :

Le verdissement des véhicules professionnels est un enjeu essentiel de la transition. Les entreprises représentent en effet 60 % du marché des véhicules neufs, et contribuent de façon décisive à la structuration du marché des véhicules électriques d'occasion en raison du renouvellement accéléré de leurs flottes. Les documents de planification détaillent de manière précise les leviers pour parvenir à accélérer l'électrification de ces véhicules (réforme des quotas de verdissement de la loi LOM et révision de la fiscalité sur les véhicules de société).

Ces documents n'ont en revanche pas clairement identifié ce levier comme essentiel pour réduire les consommations de pétrole. Or, selon une analyse de T&E publiée en mai 2024, la mise en œuvre d'une réforme des quotas de verdissement telle que proposée par le député Damien Adam dans une proposition de loi discutée à l'Assemblée à partir d'avril 2024 aurait permis de réduire les importations de pétrole de 217,4 millions de barils entre 2025 et 2040.

La révision des modalités d'évaluation forfaitaire de l'avantage en nature sur les voitures de fonction n'est par ailleurs pas mentionnée dans le projet de PPE 3, bien qu'elle figure dans le projet de SDMP. Il est essentiel d'entériner cette mesure annoncée en octobre 2024 par le gouvernement. Ces voitures représentent en effet une part non négligeable des immatriculations de voitures neuves (15 % en 2023). T&E recommande de relever les forfaits d'évaluation de l'avantage en nature sur les voitures de fonction (passage de 30 et 40 % à 50 et 60 % pour le forfait leasing, et de 9 et 12 % à 18 et 24 % pour le forfait achat) et de prolonger l'abattement de 50 % pour les modèles électriques.

Enfin, les textes restent silencieux sur le rôle de l'électrification des poids lourds pour remplir les objectifs d'énergies renouvelables dans les transports (directive sur la promotion des énergies renouvelables, dite RED III). T&E recommande d'inclure la recharge des poids lourds, y compris privée, dans le mécanisme qui se substituera à la taxe incitative relative à l'utilisation d'énergie renouvelable dans le transport (TIRUERT). Une telle mesure permettrait notamment de favoriser l'amortissement du coût total de possession (TCO) des poids lourds électriques.

Développer les carburants alternatifs dans les transports aérien et maritime

L'aviation et le transport maritime sont responsables de 30 % des émissions de gaz à effet de serre du transport, un chiffre qui pourrait doubler d'ici 2050. Réduire la dépendance aux énergies fossiles dans ces deux secteurs passera nécessairement par un déploiement massif des carburants alternatifs, notamment les carburants de synthèse, seuls carburants capables d'être mis à l'échelle. T&E soutient l'inclusion des soutes internationales dans le budget carbone de la SNBC 3. En revanche, le projet de PPE 3 ne permet pas en l'état de répondre à cette ambition.

Pour y parvenir, **une stratégie de déploiement progressif des carburants de synthèse dans les secteurs aérien et maritime doit être inscrite dans le document de planification énergétique.**

La PPE devrait présenter un cadre pour le déploiement de ces nouveaux carburants sur le territoire français, compte tenu des capacités limitées d'importation d'hydrogène dans les dix prochaines années.[1] T&E a estimé leurs besoins à 350 kt d'e-kérosène et 370 kt d'e-méthanol en 2035, ce qui représente 14 TWh

[1] Plusieurs rapports, dont l'un publié par T&E en janvier 2024, font état d'importations limitées d'ici à 2030.

d'électricité pour leur production.[2] Des quantités compatibles avec les exigences de bouclage électricité en France. Pour y parvenir, la PPE doit être complétée afin de garantir le développement des carburants de synthèse :

- **Intégrer les carburants de synthèse aérien et maritime dans le mécanisme qui se substituera à la TIRUERT, avec un objectif d'incorporation dans ces secteurs.** Sans mesure ciblée vers l'aérien et le maritime, leur compétitivité se verrait entachée. En effet, la demande en hydrogène et produits dérivés risquerait d'être orientée principalement vers le secteur du raffinage pour réduire les émissions de la production des combustibles fossiles, qui est plus intéressant d'un point de vue économique. T&E préconise au contraire de cibler l'hydrogène vers la production de carburants faibles ou zéro émission dans les secteurs qui ne pourront être électrifiés. En plus d'une incitation à utiliser ces carburants dans les secteurs aérien et maritime, la PPE et la TIRUERT pourraient également prévoir un facteur de correction ou un plafond limite pour l'utilisation de RFNBO[3] dans le secteur du raffinage. Cela permettrait de créer les conditions de marché nécessaire au développement des carburants de synthèse aériens et maritimes.

- **A minima, adopter une cible d'incorporation des carburants de synthèse dans le transport maritime d'ici à 2030**, qui ne bénéficie pas de cibles d'incorporation obligatoires au niveau européen, contrairement à l'aviation. La SNBC 3 fixe un objectif national de réduction de l'intensité carbone de l'énergie utilisée à bord des navires plus ambitieux que le cadre européen (12 % en 2030 au lieu de 6 %). T&E salue cette ambition mais alerte sur le risque d'appel d'air pour les biocarburants non-durables qu'une telle disposition pourrait créer. Afin d'éviter ces effets indésirables, il est urgent que les fournisseurs d'énergie mettent à la consommation une petite proportion de carburants de synthèse maritimes (la directive RED III fixe un objectif volontaire pour 2030 de 1.2 % de l'énergie fournie au secteur maritime sous forme de RFNBO). Le levier réglementaire, en créant l'offre et la demande, fixera le cap pour à la fois les fournisseurs et les armateurs, tout en permettant aux projets de production de carburants de synthèse de se concrétiser. Une telle mesure devrait par ailleurs être accompagnée de plans de déploiement des carburants alternatifs dans les ports, conformément au règlement AFIR.[4]

- **Flécher une partie des recettes de l'ETS maritime et aérien vers la décarbonation de ces secteurs.** T&E recommande de réserver 25 % des recettes à cet usage.

En parallèle, T&E alerte sur les risques liés à l'émergence des biocarburants avancés et à la demande croissante en biocarburants de deuxième génération. T&E recommande les actions suivantes :

- Evaluer la durabilité et la disponibilité sur le territoire français de chaque matière première entrant dans la production des biocarburants utilisés dans les secteurs aérien et maritime.

- Limiter leur contribution à la décarbonation des transports, compte tenu de l'existence de fortes concurrences d'usage, dans le respect du principe d'utilisation en cascade des ressources. Pour cela, interdire à l'échelle nationale l'utilisation des matières premières les plus problématiques pour la production de biocarburants (cultures intermédiaires et résidus forestiers, tous deux listés à l'annexe IX, partie A, de la RED III). La France a déjà pris des mesures dans le passé pour limiter le recours à certaines matières premières pour la production de biocarburants de première génération à partir d'huile de palme et de soja.

- Renforcer l'accès à l'information et le contrôle des certifications concernant les biocarburants de deuxième génération sujets

[2] Selon la croissance des secteurs aérien et maritime dans leur feuille de route de décarbonation (art. 301).
[3] Carburants renouvelables d'origine non biologique
[4] Règlement (UE) 2023/1804 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs

à de la fraude (biocarburants à base d'huile de cuisson usagée, de déchets issus de la production d'huile de palme - dits Pome,[5] ou encore de graisses animales). T&E recommande d'adopter un plafond sur les volumes de ces biocarburants mis sur le marché.

Enfin, d'autres mesures peuvent être adoptées et/ou renforcées pour inciter à la décarbonation des secteurs aérien et maritime :

- Agir sur le niveau de trafic aérien, qui n'a pas été détaillé dans les documents de planification. La fiscalité nationale sera l'un des leviers principaux pour y parvenir, notamment en augmentant et pérennisant les taux de taxe sur les billets d'avion.

- Inciter, à travers le mécanisme qui se substituera à la TIRUERT, au développement de bornes de recharge électriques dans le transport maritime. Une telle mesure allègera aussi, sur les segments de flotte où l'électrification est possible, la demande en carburants alternatifs non-durables ou gourmands en énergie.

- Elargir les Certificats d'économie d'énergie (CEE) aux fournisseurs de carburants aériens et maritimes, encourager l'utilisation des CEE dans le secteur du transport maritime, en particulier pour la propulsion vélique.

[5] Palm Oil Mill Effluent