



NESTE

Fondée en 1948, Neste est leader mondial dans la production de carburants durables et de solutions de matières premières renouvelables pour les industries des polymères et des produits chimiques. Présente dans plus de 50 pays, elle se distingue par son diesel renouvelable HVO/XTL et son carburant d'aviation durable (SAF), produits à 94 % à partir de déchets et résidus. En France, marché prioritaire, Neste contribue à la décarbonation des transports avec des solutions réduisant jusqu'à 90 % des émissions de gaz à effet de serre.

Contact :
sandrine.nelissengrade@neste.com

Le point de vue de Neste sur les documents de planification énergie climat soumis à la concertation

EN BREF

Avec l'adoption de la révision de la directive sur les énergies renouvelables (RED III) en 2023, l'UE s'est dotée de nouveaux objectifs, plus ambitieux, en matière de décarbonation de ses activités à horizons 2030, notamment des transports qui demeurent le secteur le plus émetteur d'émissions.

Afin de respecter la trajectoire de décarbonation fixée par l'UE, **seul un cadre réglementaire ambitieux et contraignant** dans la SNBC 3 et la PPE 3 permettra d'utiliser tout le potentiel des carburants liquides bas carbone produits à partir de déchets et résidus tels que le HVO/XTL pour remplacer les carburants liquides fossiles.

Comme les moteurs à combustion interne domineront largement au cours de cette décennie et comme la France a décidé de basculer vers un système de GES, celui-ci ne serait efficace que si **le niveau d'ambition de décarbonation s'avère suffisamment élevé**. L'objectif principal étant de réduire la part des énergies fossiles.

Force est de constater que ce n'est pas encore le cas aujourd'hui eu égard à la différenciation réglementaires qui perdure entre les différentes catégories de biocarburants en France. Ainsi, les opérateurs économiques sont incités à se tourner vers les biocarburants de première génération les moins coûteux qui leur permettent d'atteindre les objectifs à moindre frais, plutôt que vers les biocarburants avancés, produits à partir de matières premières renouvelables et sans recourir à des matières premières en compétition avec la production alimentaire humaine ou animal.

Il est donc primordial que **la production des biocarburants dits avancés tels que le HVO/XTL complète l'offre de biocarburants 1G et B100 pour amorcer la décarbonation de la mobilité lourde** (maritime, fluviale, aérienne). Pour ce faire, un **objectif dédié pour les biocarburants avancés** devrait être instauré a minima au niveau de l'objectif mis en œuvre dans le cadre de la RED II.

Contribution de Neste

Accélérer et sécuriser la production de biocarburants avancés

La SNBC 3, dans son analyse dédiée à la production et la transformation d'énergie précise qu' « *actuellement, la production et la consommation de biocarburants proviennent majoritairement de biocarburants de première génération (dits « 1G »), qui sont produits à partir de ressources agricoles pouvant aussi avoir des usages alimentaires, pour partie importés. L'enjeu actuel est donc de développer la production de biocarburants dits « avancés », issus principalement des coproduits, résidus et déchets n'étant pas en concurrence avec l'alimentation ou s'intégrant dans la gestion durable forestière* ».

Neste se félicite de voir cet objectif défini comme tel dans la SNBC. ~~—~~ Pour autant, contrairement à la plupart des autres hypothèses déclinées, **aucune orientation ou levier spécifique n'est prévue par le gouvernement pour mettre en œuvre ce scénario de développement de la production des biocarburants avancés.**

Or RED III introduit un nouvel objectif minimum commun pour les biocarburants avancés et le biogaz produits à partir de matières premières énumérées à l'annexe IX A, ainsi que pour les carburants renouvelables d'origine non biologique (RFNBO).

Il est donc essentiel de sacrifier un sous-objectif énergétique pour les RFNBO de minimum 1% et un **sous-objectif de 4,5% minimum de biocarburants avancés** en cohérence à la fois avec RED II, qui fixait ce sous-objectif dédié, et avec RED III qui préconise un sous-objectif conjoint de minimum 5,5% (avec double comptage). C'est bien cet objectif conjoint qui fait l'objet d'un projet de décret récemment transmis au Conseil supérieur de l'énergie, et Neste s'en félicite, mais appelle à intégrer un sous-objectif dédié pour les avancés, seule manière de donner de la visibilité aux acteurs et donc de permettre un développement effectif de cette filière.

En effet, les matières premières listées dans l'annexe IX A figurent parmi les plus importantes dans la production de biocarburants. Et les investissements des acteurs du secteur ont majoritairement porté sur ces matières. Sans continuité entre RED II et RED III, **c'est l'ensemble des efforts portés qui risque d'être**

pénalisé.

Garantir des conditions fiscales équitables afin que toutes les solutions de décarbonation puissent avoir un rôle à jouer

Neste ne peut que déplorer l'absence de mesures mettant fin à un traitement différencié des biocarburants. Le cadre fiscal actuel, largement décrit par l'IGF et la Cour des Comptes dans leurs rapports respectifs, demeure en effet un frein majeur au développement des biocarburants avancés en France.

À titre d'exemple, le **XTL/HVO, biocarburant avancé, reste défavorisé par rapport à d'autres types de biocarburants**, alors même qu'il offre des performances environnementales comparables, voire supérieures, en termes de réduction d'émission de GES et de particules fines. **Ainsi, la TICPE pour le XTL/HVO est fixée à 59,40€ par MWH, soit un écart de fiscalité de 1 à 5 avec certains biocarburants de première génération comme le B100, dont l'utilisation est pourtant appelée à être diminuée selon la directive européenne.**

Cette absence de neutralité technologique se manifeste également dans une iniquité d'encadrement réglementaire entre le B100 et le XTL/HVO. L'homologation de la vignette Crit'Air 1 aux véhicules roulant aux B100 contrairement aux véhicules roulant au XTL/HVO en est une autre illustration.

Ce cadre fiscal et réglementaire inégal est un frein au développement des biocarburants avancés, et ce alors même que l'UE prévoit la réduction progressive de l'utilisation de biocarburants de première génération, usant de cultures en concurrence avec l'alimentation humaine ou animale. Sans la mise en place de mesures mettant fin à cette différence de traitement, la France ne pourra pas développer la production et la consommation de biocarburants avancés, et in fine respecter les objectifs européens de RED III.

Capitaliser sur l'ensemble des solutions dans la transition écologique du secteur des transports

La SNBC prévoit **dans ses hypothèses liées au transport de marchandise le développement de l'électrification des véhicules** : « *la part de poids lourds électriques dans les immatriculations neuves augmente*

rapidement pour atteindre 50 % en 2030 », tandis que « 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 ».

En réalité, la SNBC prévoit que la part de poids lourds électriques dans les immatriculations neuves sera de 46% en 2030 ce qui est **déjà très ambitieux comparés à d'autres études et surtout par rapport l'objectif fixé à 14 % pour 2025**. Il faudra donc augmenter la part de véhicules électriques de manière considérable en 5 ans ce qui nous semble très (trop ?) ambitieux.

D'autant plus que **la France dispose d'une flotte de camions relativement jeune en comparaison aux flottes de camions européennes. Ainsi les taux de renouvellement pourraient être plus lents.**

Par ailleurs, tous les scénarios démontrent que le moteur à combustion continuera à exister au-delà de 2030 en particulier pour le transport lourd, pour lequel il n'existe pas encore de solution équivalente, clé en main et *abordable*. **Ainsi, même si la France atteint cet objectif ambitieux de 46% de véhicules électriques, 84 % des camions fonctionneront encore au gazole en 2030.**

En envisageant une trajectoire qui repose principalement sur l'électrification, **le Gouvernement ne pourra pas répondre aux objectifs européens et risque de renforcer la dépendance française en matière énergétique**. Pour relever le défi de décarbonation des transports, **Neste est convaincu que les carburants renouvelables ont toute leur place aux côtés des autres solutions : électrique, hydrogène ou GNV.**

Le développement de l'utilisation des biocarburants avancés, comme le XTL/HVO, permettrait de réduire sans tarder les émissions émises par les poids lourds existants dans le secteur des transports.

Neste alerte également le gouvernement sur le fait qu'un fléchage de l'utilisation des biocarburants avancés vers les seuls engins agricoles ou de chantier réduirait drastiquement le marché et ne permettrait pas aux industriels des biocarburants de rentabiliser et donc de développer leurs activités, tant en termes de R&D que de production et d'infrastructures, qui nécessitent des investissements conséquent, au détriment de la décarbonation des secteurs **pourtant**

en demande de pouvoir basculer vers les biocarburants.

L'enjeu de la disponibilité de la biomasse

Neste, en tant qu'un des leaders mondiaux de la production de biocarburants à destination du routier et de l'aérien, a fait le choix d'un approvisionnement global afin de prévenir tout risque de rupture et mobilise ses équipes de R&D pour élargir les sources de biomasse nécessaire à la production de biocarburant.

La diversification de ces matières premières nous assure d'une disponibilité de la biomasse afin de répondre à la demande croissante en biocarburants.

Garantir la durabilité des carburants renouvelables

Neste, en tant qu'acteur responsable, garantit la durabilité de sa chaîne de production. Ainsi, les carburants renouvelables produits par Neste sont certifiés par les organismes les plus exigeants du secteur, **tant au niveau mondial avec l'ISCC qu'au niveau national avec le C14, qui certifie la part exacte de biomasse dans les mélanges bas carbone.**

L'ensemble des raffineries de Neste sont également certifiées ISCC et sont conformes aux exigences de RED III de l'UE et de l'EPA (Agence de protection de l'environnement) aux Etats-Unis.

La transparence et le respect des critères de durabilité de RED III sont essentiels pour maintenir la crédibilité des biocarburants en tant qu'outil de réduction des émissions de GES et éviter toute fraude.

En effet, RED III établit des **critères de durabilité stricts pour les biocarburants et leurs matières premières**. Le respect de ces critères garantit la traçabilité des chaînes d'approvisionnement en biocarburants jusqu'au point d'origine des matières premières. Par conséquent, nous pensons que l'accent devrait être mis sur le respect total des critères existants et sur la mise en œuvre de ces critères par les autorités compétentes.

Instaurer des objectifs sectoriels en matière de transport

ReFuelEU Aviation met en place des obligations pour que des carburants d'aviation durable soient fournis et utilisés dans les avions. De même, FuelEU Maritime exigera des armateurs qu'ils réduisent les émissions de GES de leur flotte grâce à diverses mesures dont l'utilisation de biocarburants tels que le HVO/XTL.

Neste estime que **des obligations sectorielles distinctes en matière de carburants routiers, aériens et maritimes constituent le meilleur moyen de clarifier le marché**, tout en maintenant le niveau d'ambition de décarbonisation le plus élevé possible et en soutenant le remplacement des carburants fossiles dans tous les secteurs.

Conclusion

Afin d'atteindre les objectifs définis dans la révision de la directive sur les énergies renouvelables (RED III) pour 2030, Neste estime qu'il est primordial de :

1. Assurer un taux d'incorporation ambitieux d'énergie renouvelable réel dans les transports avec une part importante dédiée aux carburants liquides bas carbone produits à partir de déchets et résidus. Nous proposons dès lors **a minima** une trajectoire progressive de réduction de GES pour le gazole dans le transport routier afin d'arriver à un objectif de -11 % d'intensité de GES en 2030 comme suit :

2025	2026	2027	2028	2028	2030
-6 GES%	-7 GES%	-8 GES%	-9 GES%	-10 GES%	-11 GES%

2. Garantir des conditions fiscales équitables pour tous les biocarburants telles que préconisées dans les rapports récents de l'IGF et la Cour des Comptes.

3. Instaurer un objectif dédié pour les biocarburants avancés, a minima au niveau de l'objectif mis en œuvre dans le cadre de la RED II.

4. Capitaliser sur l'ensemble des solutions dans la transition écologique du secteur des transports et éviter de comportementaliser l'utilisation de biocarburants à certains secteurs uniquement.

5. Établir des obligations sectorielles distinctes en matière de carburants pour le routier, l'aérien et le maritime.