

La France encourage l'utilisation de biocarburants

22 DÉCEMBRE 2021

Projet de loi Climat & Résilience

Si nous voulons réussir la transition énergétique : *misons sur le camion !*

Le transport routier de marchandises est résolument en faveur de la transition énergétique. Elle est nécessaire et doit être à la hauteur des enjeux du réchauffement climatique. Pour cela, elle exige une réelle ambition et des mesures efficaces que ce Projet de loi ne porte pas. Donnons-nous les moyens de la faire vraiment.

La transition énergétique passera par le camion vert

Nous partageons les objectifs ambitieux de report modal attendus par la Convention Citoyenne sur le Climat. Mais quand bien même ils seraient atteints sous 10 ans, le transport routier de marchandises représenterait toujours, a minima, 75 % du fret en France.

Pour faire avancer la transition énergétique, le camion ne doit plus être considéré comme le problème mais la solution.

En accompagnant la conversion écologique des véhicules, le camion se transforme en véritable source d'économie de gaz à effet de serre. Il devra, à ce titre, bénéficier d'une politique d'investissements ambitieuse en la matière soutenue par les pouvoirs publics.

LES CAMIONS NE REPRÉSENTENT QUE 6 %

DES ÉMISSIONS DE CO2 EN FRANCE*

*Source Citepa/Secteur juin 2020

Taxer au lieu d'agir ?

L'augmentation de la fiscalité du transport routier de marchandises n'a jamais eu pour effet une diminution du nombre de camions sur nos routes. Bien au contraire ! Cette fiscalité n'aura donc aucun effet sur les émissions de gaz à effet de serre. En réalité, ce texte a pour seule et unique ambition d'augmenter la fiscalité des entreprises françaises du secteur sans effet sur le climat. Taxer est une solution de facilité pour continuer de ne rien faire de concret en faveur de l'environnement.

Ne pas confondre transition et précipitation

Pour obtenir ces économies, la transition énergétique doit passer par davantage de planification dans le renouvellement du parc : il est tout simplement impossible de remplacer 600 000 camions en 10 ans !

Les transporteurs routiers sont aussi des citoyens.

Ils se sont engagés dans cette transition mais ils ne peuvent pas la faire seuls. La production de véhicules alternatifs au diesel n'est pas au rendez-vous. La technologie n'est pas encore au point. Les stations d'avitaillement sont trop rares et les points de recharge inadaptés aux enjeux de la logistique. À vouloir faire trop vite cette transition énergétique, nous risquons de ne pas la faire du tout.

Le transport routier de marchandises, un secteur stratégique et vital, indispensable à l'indépendance et à la souveraineté économique de la France

Alors même que l'ensemble du secteur Transport et Logistique a, pendant la crise COVID et durant les différents confinements, démontré son caractère essentiel au service des Français, ce projet de loi vient grandement le fragiliser et, à terme, remet en cause la compétitivité et l'existence des opérateurs français au profit d'une concurrence européenne accrue. Si l'ambition gouvernementale est de retrouver notre souveraineté industrielle, elle ne peut se réaliser qu'avec les acteurs du Transport et de la Logistique de nos territoires.

LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN FRANCE :

89 % du fret
650 000 salariés
Près de 40 000 entreprises



Les biocarburants sont des substituts aux carburants fossiles (essence ou gazole) auxquels ils sont incorporés. La France a choisi d'encourager leur usage.

Ils sont incorporés dans des proportions de plus en plus élevées, ce qui a eu des effets significatifs : le taux d'énergie renouvelable dans les transports a atteint 9,25 % en 2019, soit un pourcentage élevé au sein de l'UE, et notre pays est le premier producteur européen de biodiesel et le deuxième d'éthanol. Cependant, les productions de biocarburants conventionnels, disponibles à la pompe, plafonnent depuis une dizaine d'années, et le solde correspondant des échanges commerciaux est déficitaire depuis 2016 – ce qui limite les bénéfices de cette politique pour les agriculteurs.

[En savoir plus](#)

L'OTRE DEMANDE L'ATTRIBUTION DE LA VIGNETTE CRIT'AIR 1 POUR LES BIOCARBURANTS

A ce stade, le B100 reste cependant en Crit'Air 2, tout comme d'ailleurs le XTL. Les textes définissant les vignettes Crit'Air étant actuellement en cours de révision, l'OTRE agit pour obtenir le passage des biocarburants en vignette Crit'Air 1 dès lors que le véhicule est bien exclusif à ce carburant.

La notion « d'exclusif » ne signifie nullement tous les poids lourds, mais uniquement ceux qui auraient été équipés par choix de l'entreprise du dispositif permettant de les rendre exclusif.

Notre demande est claire : obtenir la vignette Crit'Air 1 pour les véhicules lourds (PL + Autocars) utilisant d'une façon exclusive et irréversible un biocarburant.

Cette mesure est de nature à augmenter significativement et immédiatement la capacité des transporteurs à contribuer à la transition énergétique, conditionnée au juste traitement des motorisations en biocarburants.

A l'approche de la mise en œuvre des Zones à Faibles Emissions et en raison d'un réseau de distribution notamment électrique qui ne sera pas mature dans le même temps, cette demande nous apparaît pertinente, indispensable et elle offre aux transporteurs une visibilité de moyen terme sur leur capacité à accéder aux centres-villes.

L'OTRE réaffirme que la transition énergétique pour le transport routier ne sera réussie qu'à travers un mixte énergétique comprenant l'hydrogène, l'électrique, le biogaz mais également les biocarburants.