

MIXITÉ ÉNERGÉTIQUE ET



**« LA MIXITÉ ÉNERGÉTIQUE
EST ESSENTIELLE POUR RÉUSSIR
CETTE TRANSITION. »**

(R)ÉVOLUTION RÉGLEMENTAIRE :

deux piliers pour décarboner le TRM

Par Étienne Valtel, directeur général d'Altens

La décarbonation du transport routier est en marche. Si le secteur reste le premier émetteur de gaz à effet de serre (GES) en France avec 119 MtCO₂e, soit près d'un tiers des émissions totales, les émissions de GES diminuent. Ainsi, entre 2022 et 2023, elles ont baissé de 3,4 %, indique l'édition 2024 du rapport Sec-ten. Une tendance baissière observée depuis 2015. Néanmoins, il est nécessaire d'accélérer la transition énergétique afin de réduire considérablement l'empreinte carbone du transport routier de marchandises. Depuis cinq ans, chez Altens, nous nous engageons activement dans cette démarche, mais avec une approche holistique. Nous restons convaincus que la mixité énergétique est essentielle pour réussir cette transition. C'est pourquoi nous promouvons l'ensemble des solutions disponibles : B100, HVO100, électrification et biogaz, car nous croyons à leur complémentarité. Notre engagement se traduit par le développement de projets concrets, à l'image du déploiement de stations-service multiénergies prévu pour 2025-2026. Reste qu'au-delà des innovations et des investissements, les freins réglementaires entravent le recours massif à ces solutions. Si nous voulons accélérer la réduction des émissions du secteur sans compromettre le coût total de possession (TCO) et la rentabilité des transporteurs, il est impératif d'adapter la réglementation en conséquence.

COMPRENDRE LES ENJEUX DES CARBURANTS ALTERNATIFS

Face aux exigences croissantes de décarbonation, les carburants alternatifs apparaissent comme une solution clé pour le secteur du transport. Pourtant, leur compétitivité reste un enjeu central. Plusieurs facteurs conditionnent leurs prix, tels que les coûts de production et

de logistique, la fiscalité (TICPE et les certificats d'économies d'énergie), et le cadre réglementaire européen avec le marché des quotas et la taxe incitative relative à l'utilisation de l'énergie renouvelable dans les transports (TIRUERT). Comprendre ces paramètres est essentiel pour les transporteurs et chargeurs souhaitant anticiper les tendances et optimiser leur stratégie énergétique. Alors que l'Union européenne fixe un objectif d'incorporation de carburants alternatifs à hauteur de 10 % en 2025 et de 14,5 % à l'horizon 2030, des solutions comme le HVO100 et le B100 restent plus onéreuses que le gazole, nécessitant un système de compensation économique basé sur la vente et l'achat de certificats d'incorporation.

HVO100 ET B100, DEUX SOLUTIONS SOUMISES À DES FORTUNES DIVERSES

Le HVO100 pourrait être un atout décisif pour décarboner rapidement le parc existant, mais son développement est entravé par de nombreux facteurs. Sa pérennité repose notamment sur les obligations d'incorporation qui sont revues annuellement. Contrairement au B100, il ne bénéficie pas d'exonération de TICPE, ce qui pèse sur sa compétitivité, sans parler du fait qu'il ne permet pas d'accéder à la vignette Crit'Air 1. La valeur et le volume des quotas pèsent également sur sa démocratisation. Par ailleurs, la consommation de gazole étant en recul de 5 % par an en France, cet état de fait réduit mécaniquement le volume de quotas disponibles. En outre, la volatilité des prix sur le marché de Rotterdam, plateforme européenne d'échange des biocarburants, impacte directement le coût du HVO100. Malheureusement, il semble difficile de jouer sur les marges de production, car, depuis 2024, elles se sont écroulées, limitant ainsi toute baisse de coût de production.

Le B100, quant à lui, a bénéficié jusqu'ici d'un avantage fiscal bienvenu, mais ce rabais est dans le viseur du gouvernement depuis 2024. Là encore, l'incertitude domine. Sa compétitivité dépend d'un fragile équilibre entre les certifications d'incorporation, qui constituent un levier clé pour son attractivité financière; le prix des matières premières, même si le coût du colza n'est pas le principal facteur d'évolution du prix du B100; et le marché international avec la fluctuation des cours des biodiesels sur le marché de Rotterdam, des indicateurs stratégiques à surveiller. Sans réelle visibilité sur l'évolution des prix, de la fiscalité et du cadre réglementaire, comment investir? Comment s'engager?

ATTENTION AUX QUOTAS ET À LA RÉGLEMENTATION À VENIR

En 2023, nous alertions déjà sur l'impact des quotas qui freinent la consommation de biocarburants et, par conséquent, la décarbonation du transport en France. Si la réglementation des quotas n'évolue pas rapidement, nous anticipons un ralentissement majeur du marché du HVO100. Introduit par Altens en 2021 sur le marché français, ce biocarburant a rapidement séduit de nombreux transporteurs grâce à sa qualité premium, sa compatibilité totale avec les motorisations diesel, et son impact environnemental plus favorable que celui du B100. Pourtant, malgré son fort potentiel et sa disponibilité, le HVO100 reste freiné par un cadre réglementaire inadapté, limitant ainsi sa croissance, alors qu'il constitue une solution immédiate et efficace pour réduire les émissions de CO₂ du secteur. La nouvelle réglementation RED III, qui couvrira la période 2026-2030, sera prochainement annoncée. Il est impératif que le gouvernement prenne en compte cet obstacle, afin d'éviter un nouveau coup de frein à la transition énergétique du transport routier.