

Carburants de demain, évolutions et perspectives réglementaires

Isabelle Domergue

Ministère de la transition écologique et solidaire

Direction de l'énergie et du climat

*Chef du bureau logistique pétrolière et carburants
alternatifs*

18 juin 2018



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE

Introduction

- Le cadre européen : perspectives et évolutions
 - Le paquet mobilité propre
 - Directive ENR
- Le cadre national : perspectives et évolutions
 - La loi de transition énergétique pour la croissance verte
 - La stratégie nationale bas carbone
 - La révision de la Programmation pluriannuelle de l'énergie-PPE2
 - Le plan hydrogène
 - La loi d'orientation des mobilités



Le cadre européen

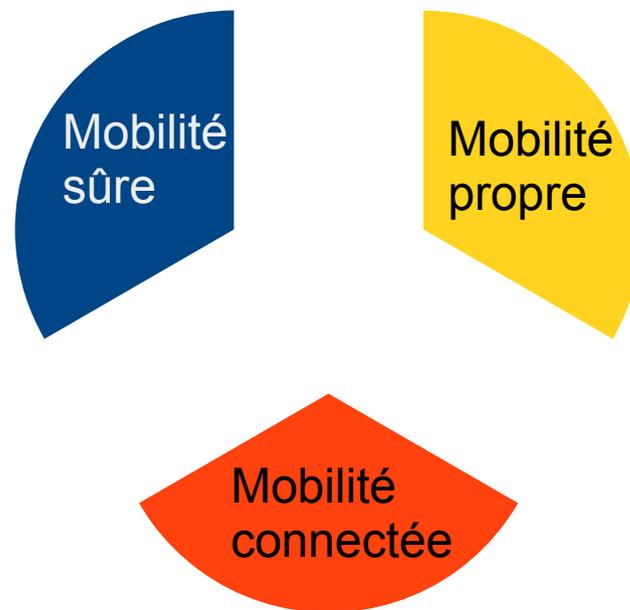


Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE

Le paquet mobilité propre

- Afin d'accélérer la transition vers des véhicules à émissions faibles ou nulles, la Commission communique via le « paquet mobilité propre ».



Le paquet mobilité propre

- Le paquet mobilité propre prévoit notamment :
 - Un plan de déploiement d'infrastructures pour les carburants alternatifs,
 - La révision de la directive véhicules propres (qui ne fait pas aujourd'hui l'objet de consensus)
 - Les véhicules particuliers et certains VUL doivent respecter un seuil d'émission contraignant.
 - Les poids lourds évoluent vers des carburants alternatifs (GNV, hydrogène, électrique)
 - Le pourcentage minimum de véhicules propres dans les flottes de véhicules publics est revu à la hausse
 - Un acte délégué sur la comparaison du prix des carburants alternatifs (en € pour 100km) incitant le consommateur à un comportement plus vertueux.



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE

Directive ENR - avancée des travaux

- La directive sur les Energies renouvelables crée une réglementation commune pour l'utilisation des énergies renouvelables dans l'UE afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de promouvoir des transports plus propres. La directive de 2009 est en cours de révision.
- Avancées des travaux :
 - un accord trouvé le 14 juin par les négociateurs de la Présidence et du Parlement Européen
 - Une présentation de cet accord a été faite au comité des représentants permanents du 16 juin
 - Pas de visibilité sur la date d'adoption de la directive



Directive ENR - quelques points clés pour les transports

- Un objectif sectoriel de 14% d'énergies renouvelables pour le transport avec une priorité donnée au véhicule électrique qui bénéficie d'un multiplicateur de 3,5
- Pour les biocarburants :
 - Une limitation des biocarburants en concurrence alimentaire. Ils ne pourront dépasser 7 % d'incorporation dans les carburants.
 - Un développement ambitieux des biocarburant avancés (3,6 % en 2030)
 - Une volonté de limiter puis d'interdire l'utilisation des matières premières qui ont un fort impact environnemental sur le changement d'affectation des sols (comme l'huile de palme)



Au niveau national



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE

La loi de transition énergétique pour la croissance verte (LTECV)

■ **Promulguée en août 2015**

■ **Une transition énergétique** qui repose sur deux piliers : efficacité énergétique et développement des énergies renouvelables

■ Une loi d'action et de mobilisation qui doit permettre à la France :

- de **renforcer son indépendance énergétique,**
- de **réduire ses émissions de gaz à effet de serre,**

■ Définit de nouveaux outils de pilotage de la politique énergétique nationale



ZOOM sur deux instruments de gouvernance de la LTECV

➤ **La Stratégie nationale bas carbone en vigueur aujourd'hui**

- Définit la marche à suivre pour réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) françaises
- Elle fixe l'objectif d'une division par 4 des émissions de GES à l'horizon 2050
- Elle définit les trois premiers budgets carbone pour les périodes 2015-2018, 2019-2023 et 2024-2028, en cohérence avec la trajectoire de long terme et avec les engagements internationaux de la France

➤ **La programmation pluriannuelle de l'énergie**

- ✓ Définit les priorités d'action détaillées des pouvoirs publics pour atteindre les objectifs de politique énergétique fixés par la loi
- ✓ Sur deux périodes de 5 ans sauf la première, qui est de 3 ans
- ✓ Programmation qui engage l'Etat en termes de soutien public, d'autorisation ou de réglementation
- ✓ Pas d'impact juridique direct sur les choix des collectivités en matière de politique énergétique
- ✓ La PPE doit respecter les budgets carbone

Le Plan climat

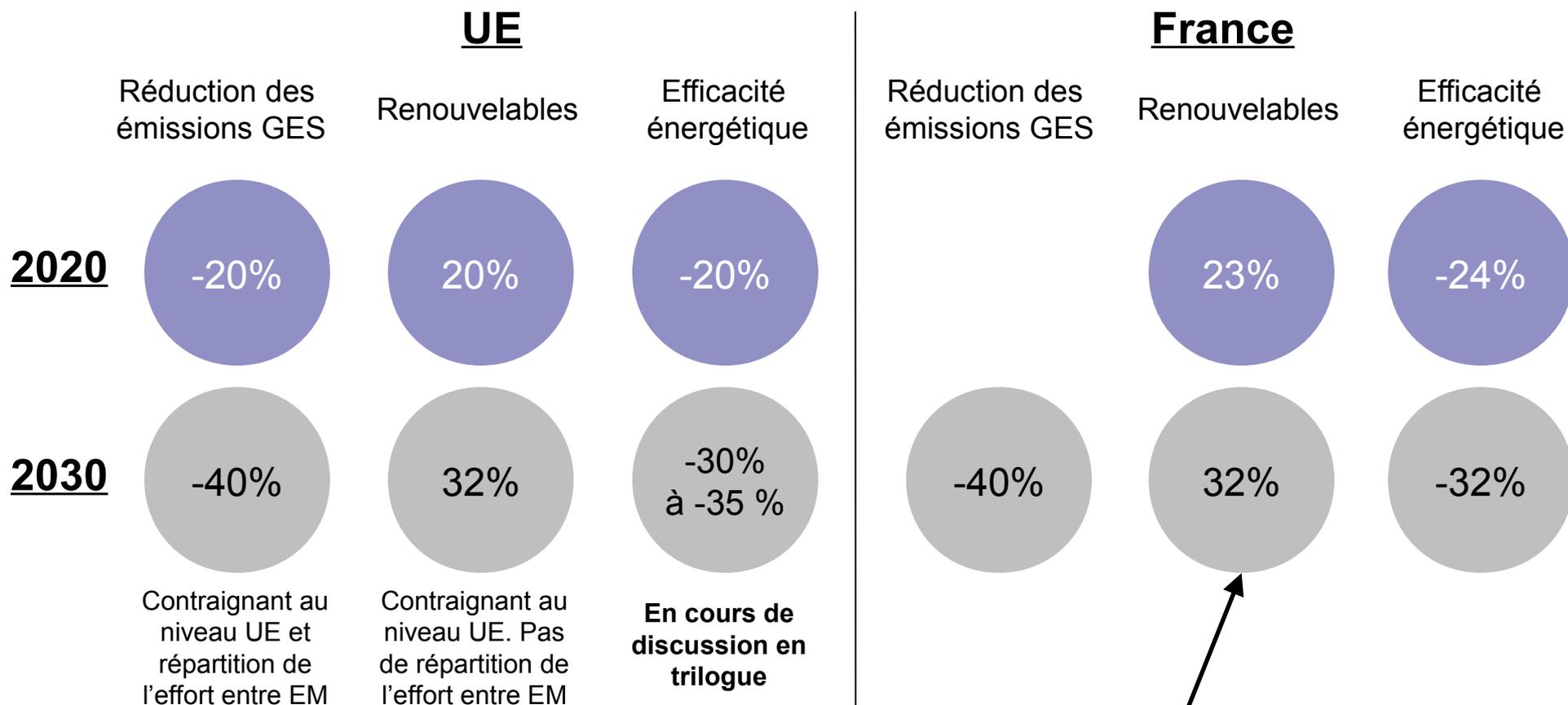


- **Édité en juillet 2017**
- Objectifs :
 - Accélérer la lutte contre le changement climatique en France
 - Faire de la rénovation thermique une priorité nationale
 - Rendre la mobilité propre accessible à tous
 - Convergence de la fiscalité essence-diesel
 - Fin des moteurs thermique en 2040
 - Proposer une norme Euro 7
 - Se doter d'une nouvelle stratégie visant la neutralité carbone en 2050



Bilan du cadre énergie climat

Objectifs énergie climat



Objectifs en 2030 (LTECV) :

- 40 % d'ENR dans la production électrique
- 10 % d'ENR dans la consommation de gaz
- 38 % d'ENR dans la consommation finale de chaleur



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE

Les perspectives nationales



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE

Un constat qui impose l'évolution des mobilités en France



Les émissions de gaz à effet de serre sont en constante augmentation
30% des gaz à effet de serre sont émis par les transports – 1^{er} secteur émetteur.

Pour atteindre les objectifs de l'accord de Paris, les transports doivent **réduire leurs émissions de gaz à effet de serre de 40 % d'ici 2030** par rapport à 1990.



La pollution atmosphérique **tue chaque année 48 000 personnes** prématurément en France, avec des **dépassements réguliers des seuils de concentration.**

59% des oxydes d'azote sont émis par les transports, 35% des particules fines en IDF

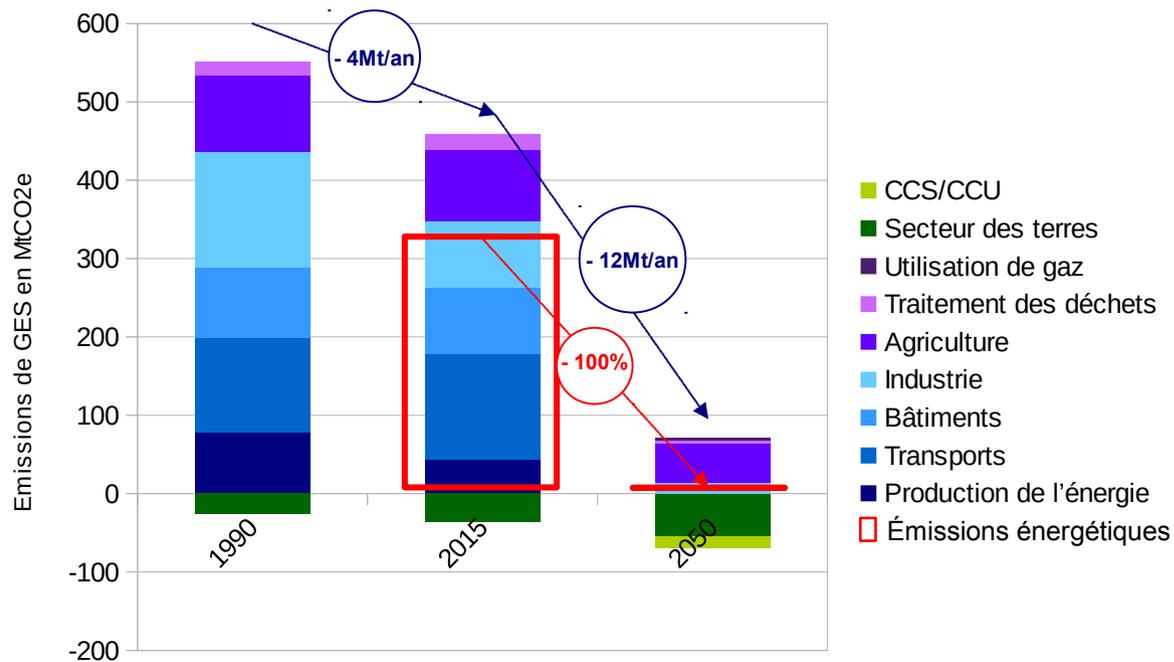


Le transport routier représente la grande majorité des émissions

➤ **Les émissions de GES ne sont pas sur la bonne trajectoire pour la mise en œuvre du plan climat**

La stratégie nationale bas carbone

Vers l'atteinte de la neutralité carbone en 2050



La stratégie nationale bas carbone

- Evolution de l'offre et de la demande dans le secteur des transports



- L'objectif de neutralité carbone implique une décarbonation complète du secteur des transports terrestres et fluviaux, soit par passage à des motorisations électriques voire hydrogène, soit par passage au biocarburant et au biogaz. Il demande aussi l'incorporation de biocarburants dans le transport aérien.
- Les principaux outils sont les signaux prix (dont l'augmentation de la composante carbone), l'évolution des flottes de véhicules à travers des objectifs de faible consommation (vers le 2L/100km pour les VL et 21L/100km pour les PL) et de faibles émissions (avec une approche en cycle de vie) et l'encouragement du report modal .

La révision de la Programmation pluriannuelle de l'énergie - PPE2

- Des mesures visant à réduire les émissions de CO2 dans les transports :
 - Améliorer l'efficacité énergétique des véhicules
 - Développer les véhicules à faible émission
 - Développer les biocarburants avancés et les carburants alternatifs
 - Favoriser le report modal

Les carburants dans la PPE2

- Un enjeu de maillage du territoire en infrastructures de distribution
 - Carburants traditionnels : s'assurer que les véhicules puissent trouver du carburant dans un contexte de diminution de la part du pétrole
 - Définir un maillage minimal pour les dépôts secondaires
 - Assurer le suivi du nombre et de la localisation des stations services
 - Travailler sur la rationalisation des produits mis à la consommation
 - Carburants alternatifs : développer les infrastructures de recharge
 - Se doter de perspectives de maillage territorial cibles
 - Pour le véhicule électrique proposer des bonnes pratiques à l'usage des collectivités en matière d'organisation d'un réseau de bornes de recharges électriques local
 - Biocarburants : assurer le développement des biocarburants de 2ème génération (minima 3,8 % dans la filière essence, 3,2 % dans la filière gazole), maintenir le mécanisme incitatif de la TGAP

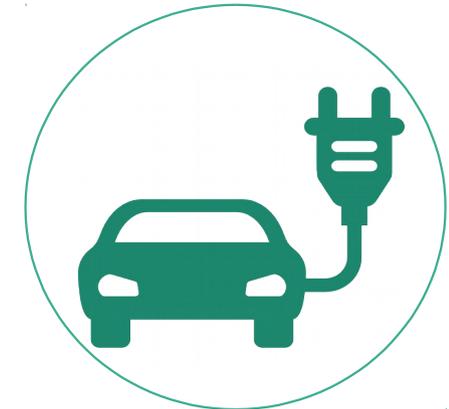
Le plan hydrogène

- L'hydrogène présente des usages variés, participant à la transition énergétique (stockage d'énergie, électricité, gaz vert, captage du CO2)
- L'hydrogène n'est vertueux que s'il est produit à partir d'énergie renouvelable. Il se présente comme un moyen de stockage de l'énergie intermittente.
- Les objectifs :
 - décarbonation de l'hydrogène industriel,
 - développement de la mobilité hydrogène (100 stations, 5000 VUL, 200VL)
 - 100M€ mobilité dès 2019 pour déployer la filière



La loi d'orientation des mobilités

- Deux leviers principaux pour la mobilité propre
 - Le développement massif de l'usage du vélo
 - La réduction des émissions des véhicules



La loi d'orientation des mobilités

- Atteindre l'objectif de fin de vente des véhicules thermiques en 2040 (trajectoire de bonus/malus), avec en objectif intermédiaire la multiplication par 5 des ventes de véhicules électriques en 2022 par rapport à 2017
- Favoriser le renouvellement de certaines flottes spécifiques (véhicules de l'État, transport public, flottes d'entreprise)
- Accélérer la transition des parcs de poids lourds, de véhicules utilitaires et de deux roues (dispositif de suramortissement)
- Développer les infrastructures de recharge électrique et de carburants alternatifs (accessibilité, intégration dans le réseau électrique), mise en place d'un mécanisme de soutien pour le biogaz non injecté
- Favoriser le développement des zones à faible émissions pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants

FIN



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE