



HEBDO

LES PROPOSITIONS DES SÉNATEURS EN FAVEUR DES CARBURANTS ALTERNATIFS

Indispensables à la décarbonation des transports, les biocarburants et e-carburants ont trouvé de fervents adeptes parmi les membres de la mission consacrée au sujet au Sénat. Mais les solutions proposées sont un peu surprenantes.

La mission sénatoriale formule une trentaine de propositions visant à favoriser le développement des filières et la recherche.

« Une composante essentielle de la décarbonation des transports » : c'est ainsi que le sénateur de Seine-Saint-Denis, Vincent Capo-Canellas, juge le rôle à venir de l'hydrogène vert, des biocarburants et des carburants synthétiques durables. Alors que les réglementations sur les émissions de gaz à effet de serre du secteur se renforcent et que le Gouvernement tente de boucler, pour l'automne prochain, sa grande loi de programmation sur l'énergie et le climat (LPEC), initialement prévue en juillet, le Sénat a souhaité étudier en détail la question du développement d'une filière française pour ces carburants durables.

Lancée il y a quatre mois et demi, sous la houlette de Vincent Capo-Canellas, sa mission d'information transpartisane consacrée au sujet a rendu ses conclusions, ce mardi 4 juillet, après une cinquantaine d'auditions et plusieurs déplacements en France et à Bruxelles. Elles sont sans ambiguïté. « Face aux difficultés liées à la concurrence des usages et à la disponibilité de la biomasse, de l'électricité et des matières premières, il faudra en parallèle agir sur d'autres leviers, comme l'efficacité énergétique, le report modal ou une modération des usages, estiment les sénateurs. Mais il est impossible de se passer de ces carburants ou vecteurs énergétiques durables pour atteindre les objectifs ambitieux que la France et l'Union européenne se sont fixés. »

Des calendriers différents par type de transport

Leur rapport discerne des besoins légèrement différents, en la matière, selon les modes de transports et les échéances. À long terme, selon les sénateurs, les véhicules de transport lourds pourraient ainsi avoir recours plus fortement à l'électricité, de même que les trains, qui s'appuieront par ailleurs également sur l'hydrogène vert. Même si la filière maritime se caractérise par une forte variété des types de navire, elle devrait donner la priorité aux e-carburants, dont le e-GNL et le e-méthanol, produits à partir d'hydrogène et de CO₂. Ces carburants alternatifs devraient se développer à partir de 2030 et représenter un peu plus de 70 % des volumes en 2050.

Le transport de marchandises par voie fluviale, de son côté, s'orienterait plutôt vers l'hybride, avec une propulsion électrique. Quant à l'aviation, compte tenu de ses enjeux physiques, pour les longs courriers notamment, qui représentent l'essentiel des émissions, elle n'aura pas beaucoup d'autres choix que de se reposer sur les biocarburants et les carburants de synthèse. Pendant la période transitoire, à court et moyen termes, tous devront finalement recourir aux biocarburants, estime la mission. D'où l'importance de disposer d'un approvisionnement suffisant, de préférence européen ou national. Mais les divergences stratégiques entre États membres de l'Union européenne (UE) ne favorisent pas les investissements.

Des propositions variées

Afin de surmonter ce qu'ils appellent une « *transition désordonnée* », les sénateurs appellent donc à « *fixer un cadre clair* » et « *une stratégie d'ensemble* », tant à l'échelle européenne qu'en France. D'autant plus que le pays dispose, selon eux, de nombreux atouts pour développer ces solutions alternatives : mix électrique « *décarboné* », volumes de biomasse mobilisable importants, capacités de recherche, industries, infrastructures et facilités logistiques. Dans ce but, la mission formule une trentaine de propositions visant à favoriser le développement des filières et la recherche dans ce domaine. Certaines feront sans doute l'unanimité, comme celles de privilégier les usages les plus pertinents des biocarburants en tenant compte des rendements énergétiques et du coût des énergies, ou d'établir un cadre global de la décarbonation « *permettant une bonne complémentarité entre les modes de transports* », ou encore de renforcer le suivi des ressources de biomasse ou de prévoir des mesures d'accompagnement social en cas de hausse des carburants.

D'autres risquent de susciter plus de réticences. Les sénateurs jugent ainsi nécessaire « *d'assurer la relance effective et rapide de l'énergie nucléaire* », pour faire face à la croissance des besoins en électricité : instruction accélérée des autorisations, actualisation de la Programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE)... Ils recommandent aussi de faciliter la mobilisation du foncier en desserrant les contraintes du zéro artificialisation nette (Zan) et de réévaluer et de rectifier certains dispositifs comme le mécanisme d'ajustement carbone aux frontières (MACF) afin de ne pas pénaliser les industries françaises et européennes.

Le soutien aux biocarburants de première génération

Mais surtout, ils préconisent de « *clarifier les perspectives pour les biocarburants* » via le relèvement du plafond fixé à 7 % pour l'incorporation de ces combustibles de première génération, fabriqués à partir de cultures initialement destinées à l'alimentation humaine et animale. Un cadre fiscal favorable leur serait aussi réservé. Un choix plus que surprenant alors que de telles mesures sont aujourd'hui clairement remises en cause. « *Lorsque le développement de cultures utilisées pour la production de biocarburants aboutit, directement ou indirectement, à la disparition de prairies, de zones humides ou de forêts primaires, le bilan des émissions de GES des biocarburants peut s'alourdir jusqu'à devenir négatif par rapport aux carburants fossiles* », indique ainsi l'Agence de la transition écologique (Ademe) dans une note de février 2022. Quant aux efforts de sobriété, ils sont plus que survolés.

