

NOTE DE POSITION :

POUR UNE TRANSITION ÉNERGÉTIQUE RÉALISTE SANS OPPOSER LES ÉNERGIES

L'OTRE représente 3 600 entreprises de transport routier de marchandises et de voyageurs, principalement des TPE, PME et ETI implantées sur l'ensemble du territoire. Depuis plus de dix ans, ces entreprises investissent dans la décarbonation de leurs activités : renouvellement des flottes, engagement dans le programme Objectif CO₂, développement du biogaz, du B100, du HVO et, désormais, des véhicules électriques.

La profession est pleinement engagée dans la transition énergétique. Pour autant, cette transition ne pourra réussir que si elle repose sur une approche pragmatique, économiquement soutenable et technologiquement réaliste.

Le mix énergétique est indispensable aujourd'hui.

L'électricité est la principale énergie de demain et doit être accompagnée.

Les autres énergies ne doivent pas être sacrifiées tant que cette transition n'est pas achevée.

L'ÉLECTRIQUE EST APPELÉ À DEVENIR L'ÉNERGIE PRINCIPALE DU TRANSPORT ROUTIER

L'OTRE considère que l'électromobilité est appelée à occuper une place croissante dans la décarbonation du transport routier. Les progrès technologiques, les investissements des constructeurs et l'élargissement progressif de l'offre de véhicules permettent d'envisager son développement sur un nombre croissant d'usages, notamment en transport urbain, régional et sur les activités à trajets réguliers.

Cette évolution ne pourra toutefois s'opérer qu'à un rythme compatible avec les réalités économiques, industrielles et opérationnelles du secteur. L'électrification des flottes représente une transformation profonde des entreprises de transport : elle suppose des investissements très importants, une adaptation des organisations et un déploiement large des infrastructures de recharge.

L'OTRE accompagne cette évolution en travaillant à lever les freins qui en limitent aujourd'hui le déploiement : financement des véhicules, déploiement des infrastructures de recharge, raccordement

au réseau électrique, disponibilité du foncier, perte de charge utile, etc. Ces propositions sont développées dans les contributions de l'OTRE relatives à l'électrification du [transport routier de marchandises](#) et de [voyageurs](#).

L'électricité constitue l'énergie principale de demain. Sa montée en puissance doit être encouragée, mais elle ne pourra réussir que si les entreprises disposent du temps, de la visibilité et des moyens nécessaires pour investir.

LE MIX ÉNERGÉTIQUE RESTE INDISPENSABLE

Si l'offre des poids lourds électriques s'est considérablement développée ces dernières années, leur maturité technologique demeure insuffisante pour répondre à l'ensemble des usages et contraintes opérationnelles du secteur. Leur autonomie, leur polyvalence, les capacités de recharge ainsi que le maillage encore insuffisant des infrastructures constituent autant de freins à leur déploiement. Ce constat est encore plus marqué dans le transport routier de voyageurs, où l'offre d'autocars électriques demeure aujourd'hui extrêmement limitée et non européenne.

La décarbonation du transport routier ne peut reposer sur une solution énergétique unique. Le secteur regroupe une grande diversité de métiers, de territoires, de distances parcourues, de charges transportées et de contraintes d'exploitation. L'électromobilité est appelée à occuper une place croissante, mais elle ne pourra pas répondre, à court ou à un moyen terme, à l'ensemble des besoins du transport routier.

Dans ce contexte, le mix énergétique constitue un levier efficace pour accélérer la décarbonation. Les carburants renouvelables, tels que le BioGNV, le B100 ou le XTL/HVO100, permettent depuis plusieurs années déjà, de réduire significativement les émissions de gaz à effet de serre tout en préservant les organisations logistiques existantes. Immédiatement disponibles, ils répondent déjà à de nombreux usages pour lesquels ils constituent une solution pertinente et compétitive.

Le développement de l'électromobilité ne doit donc pas conduire à opposer les différentes énergies bas carbone. Au contraire, chaque solution a vocation à trouver sa place en fonction des usages, des contraintes d'exploitation, de la maturité des technologies et des réalités économiques. La complémentarité des solutions est un facteur d'accélération de la décarbonation.

Préserver un mix énergétique diversifié est ainsi la condition d'une transition rapide, économiquement soutenable et adaptée à la diversité des activités du transport routier. Les entreprises doivent pouvoir mobiliser l'ensemble des solutions bas carbone disponibles afin de choisir, pour chaque métier et chaque territoire, l'énergie la plus pertinente.

NE PAS PÉNALISER LES ENTREPRISES QUI SONT DÉJÀ ENGAGÉES

De nombreuses entreprises ont investi depuis plusieurs années dans le biogaz, le B100 ou le HVO, pour sortir des énergies fossiles et répondre aux demandes de leurs clients.

Modifier brutalement les règles fiscales ou réglementaires applicables à ces énergies reviendrait à pénaliser les pionniers de la transition énergétique, à fragiliser leurs investissements et à envoyer un signal contradictoire à l'ensemble de la profession. Ces messages en défaveur de ces énergies alternatives sont susceptibles d'avoir pour conséquence une perte de confiance et un report des investissements vers les véhicules diesel et non pas sur les véhicules électriques.

RÉPARTITION DES IMMATRICULATIONS ET DU PARC EN 2025

		Immatriculations	Parc
Poids lourds	Biogaz & biocarburants	9%	3,5%
	Électrique	2%	0,5%
	Diesel	89%	96%
		Immatriculations	Parc
Autocars	Biogaz & biocarburants	16%	5,5%
	Électrique	1,3%	0,5%
	Diesel	82%	94%

DONNER DE LA VISIBILITÉ AUX TRANSPORTEURS

La décarbonation du transport routier repose sur des investissements lourds qui engagent les entreprises sur plusieurs années. Qu'il s'agisse de renouveler une flotte, d'installer des infrastructures d'avitaillement ou de recharge, ou d'adapter les sites d'exploitation, ces décisions ne peuvent être prises que dans un environnement stable et prévisible.

Or, les évolutions successives des trajectoires, de la fiscalité, des dispositifs d'aide ou encore des calendriers de mise en œuvre entretiennent une incertitude qui fragilise les décisions d'investissement et ralentit la transition énergétique.

Pour réussir la décarbonation du transport routier, les politiques publiques doivent offrir aux entreprises une vision claire et durable. Elles doivent reposer sur trois principes :

- La stabilité des règles fiscales et réglementaires ;
- La visibilité pluriannuelle des dispositifs d'accompagnement ;
- La neutralité technologique, afin de permettre aux entreprises de choisir les solutions les plus adaptées à leurs métiers et à leurs contraintes d'exploitation. Aucune solution de décarbonation ne doit être pénalisée.

CONCLUSION

L'OTRE estime qu'une politique ambitieuse en faveur de l'électromobilité ne saurait se traduire par la pénalisation des autres énergies. La transition énergétique du transport routier doit reposer sur une approche pragmatique. Tant que l'électromobilité, notamment dans le transport lourd, n'aura pas atteint un niveau suffisant de maturité technologique, de compétitivité économique et de déploiement opérationnel, le recours à un mix énergétique diversifié doit être préservé et encouragé. Les biocarburants et le biogaz constituent, à cet égard, des solutions immédiatement disponibles permettant de réduire les émissions du secteur tout en garantissant la continuité et la compétitivité des activités de transport.

POINTS FORTS ET POINTS FAIBLES DES SOLUTIONS ÉNERGÉTIQUES

BIOGNV (BIOGAZ)

Points forts	Points faibles actuels
• Maturité technologique • Crit'Air 1 • Réduction importante des émissions de gaz à effet de serre (GES)	• Surcoût des véhicules • Quantités de biomasse disponibles limitées • Concurrence des usages • Offre de véhicules limitée • Maillage inégal des stations

BIOCARBURANT B100

Points forts	Points faibles actuels
• Maturité technologique • Crit'Air 1 • Adaptation facile des moteurs diesel	• Usage réservé aux flottes captives • Volumes restreints en raison des limites légales d'incorporation des biocarburants de 1^{re} génération (1G)

BIOCARBURANT XTL / HVO100

Points forts	Points faibles actuels
• Maturité technologique • Utilisable sans modification du moteur • Distribution possible en station-service	• Crit'Air 2 • Coût encore supérieur au diesel • Production limitée et concurrence avec les carburants d'aviation durables (SAF) • Dépendance à l'importation d'huiles usagées

ÉLECTRIQUE

Points forts	Points faibles actuels
• Crit'Air 0 • Réduction des nuisances • Niveau de maturité en forte progression • Réponse adaptée aux usages réguliers, régionaux et urbains	• Coût d'achat très élevé • Contraintes liées à l'autonomie • Maillage des infrastructures insuffisant • Contraintes opérationnelles

HYDROGÈNE

Points forts	Points faibles actuels
• Crit'Air 0 • Meilleure autonomie annoncée que les véhicules électriques à batterie	• Technologie peu mature • Prix très élevés • Faible disponibilité d'hydrogène bas carbone • Faible rendement énergétique • Concurrence avec les usages industriels