



## 16ème législature

<b>Question N° :</b> <b>5471</b>	De <b>M. Mohamed Laqhila</b> ( Démocrate (MoDem et Indépendants) - Bouches-du-Rhône )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transition énergétique		<b>Ministère attributaire</b> > Transition énergétique
<b>Rubrique</b> > énergie et carburants	<b>Tête d'analyse</b> > Vignette Crit'Air 1 - Homologation XTL- HVO 100 biocarburants.	<b>Analyse</b> > Vignette Crit'Air 1 - Homologation XTL-HVO 100 biocarburants..
Question publiée au JO le : <b>14/02/2023</b> Réponse publiée au JO le : <b>16/05/2023</b> page : <b>4489</b>		

### Texte de la question

M. Mohamed Laqhila interroge Mme la ministre de la transition énergétique sur le développement du secteur énergétique et plus précisément des biocarburants. Ceux-ci pourraient repousser l'abandon du moteur diesel, interdit en France dans certaines ZFE (zones à faibles émissions) dès 2024 et à la vente en neuf, à partir de 2035. L'arrêté du 11 avril 2022 modifiant l'arrêté du 21 juin 2016 établissant la nomenclature des véhicules classés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques permet aux poids lourds et autocars fonctionnant exclusivement et de manière irréversible au carburant B100 de disposer de la vignette Crit'Air 1, s'ils répondent par ailleurs à la norme Euro VI. Ainsi, seuls les poids lourds et autocars fonctionnant exclusivement au B100 pourront circuler dans les zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m). Or il apparaît problématique que les véhicules fonctionnant aux carburants XTL-HVO 100 ne puissent également bénéficier du même traitement que ceux utilisant du B100, alors qu'ils offrent des performances en matière d'émissions de CO2 et de particules, globalement similaires voire meilleures que le B100. Alors même que le XTL-HVO 100 est homologué dans de nombreux pays européens depuis plusieurs années, la sous-direction 5 (SD5) « efficacité énergétique et qualité de l'air » de la direction générale de l'énergie et du climat (DGEC) refuse en l'état actuel que la vignette Crit'Air 1 soit accordée aux véhicules utilisant du XTL-HVO 100 et propose une nouvelle étude étalée sur dix-huit mois supplémentaires. La sous-direction 6 (SD6) « sécurité et émission des véhicules » a quant à elle validé la conformité des véhicules utilisant du XTL-HVO 100. C'est pourquoi il appelle son attention sur la lenteur de l'instruction avec des études complémentaires qui apparaissent inutiles ou à tout le moins incompréhensibles puisque contradictoires, freinant davantage des investissements majeurs dans cette filière et lui demande de faire arbitrer les réticences de l'administration par des dispositions pérennes et univoques sur les biocarburants.

### Texte de la réponse

Le classement des certificats qualité de l'air (vignette Crit'Air) est fixé par l'arrêté du 21 juin 2016 modifié établissant la nomenclature des véhicules classés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques en application de l'article R. 318-2 du code de la route. Cet arrêté détaille les modalités de classement des véhicules et les divise en six classes Crit'Air. Les carburants B100 et XTL-HVO 100 sont des biocarburants (c'est-à-dire des combustibles liquides ou gazeux issus de la matière organique végétale, animale ou usée, destiné à alimenter un moteur thermique). Le classement des véhicules utilisant des biocarburants dans la nomenclature Crit'Air est déterminée par ses performances en matière d'émission de polluants atmosphériques. Les poids lourds, autobus et autocars roulant exclusivement avec du B100 (c'est-à-dire une motorisation incompatible avec d'autres carburants)

et répondant à la norme Euro VI (à partir du 1er janvier 2014) sont éligibles à la vignette Crit'Air 1 en raison des impacts de ce carburant en matière de pollution atmosphérique avec entre autres des réductions non négligeables des émissions d'hydrocarbure et de monoxyde de carbone par rapport au carburant B7, et des réductions très significatives des émissions d'aldéhydes-cétones (dont les formaldéhydes). En ce qui concerne le classement pour les véhicules utilisant du XTL-HVO 100, en dehors de la question de garantir l'exclusivité de l'utilisation de ces carburants pour les véhicules, le classement Crit'air nécessite de disposer d'études robustes pour évaluer les performances en termes de qualité de l'air. Les performances du XTL-HVP 100 sont évaluées par une étude en cours, réalisée par l'Institut français du pétrole et des énergies nouvelles en lien avec la DGEC, dont les résultats sont attendus pour la fin de l'année 2023. Sans nécessairement attendre les résultats de cette étude, des parties prenantes qui le souhaitent peuvent mener des études complémentaires représentatives, afin de caractériser les émissions des véhicules utilisant du XTL-HVO 100. Les résultats de ces études permettront de déterminer la catégorie Crit'Air correspondant le mieux aux performances de motorisations exclusivement alimentées en XTL-HVP 100.