

16ème législature

Question N° : 8179	De M. Thierry Benoit (Horizons et apparentés - Ille-et-Vilaine)	Question écrite
Ministère interrogé > Transition écologique et cohésion des territoires		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > énergie et carburants	Tête d'analyse > Inquiétudes sur l'avenir du bioGNV	Analyse > Inquiétudes sur l'avenir du bioGNV.
Question publiée au JO le : 23/05/2023 Réponse publiée au JO le : 11/06/2024 page : 4916 Date de changement d'attribution : 05/03/2024		

Texte de la question

M. Thierry Benoit attire l'attention de M. le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires sur les inquiétudes concernant l'avenir du bioGNV. Parmi les carburants alternatifs au gazole, le bioGNV (gaz naturel véhicule), produit dans les régions agricoles, se distingue par sa maturité et sa compétitivité. La dynamique impulsée et les investissements réalisés par les collectivités ont permis l'émergence d'un véritable réseau de stations et l'accroissement du nombre de véhicules au bioGNV, notamment dans les services publics. Le 7 avril 2023, une matinée de travail sur l'avenir du bioGNV a rassemblé les syndicats d'énergies de Bretagne et des Pays de la Loire et leurs sociétés d'économie mixte (SEM). Les nombreux élus présents ont affirmé la nécessité de poursuivre et d'accélérer le développement du bioGNV pour atteindre les objectifs climatiques. Or, selon le Syndicat départemental de l'énergie (SDE 35), d'importantes difficultés et menaces pèsent aujourd'hui sur l'avenir du bioGNV. Il fait part de son inquiétude face au projet de règlement européen sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds rendu public le 14 février 2023 par la Commission européenne, qui entraînerait certainement un arrêt rapide de tout investissement dans le bioGNV et repousserait l'abandon du gazole par les transporteurs. Ainsi, il souhaite lui demander ce que le Gouvernement compte faire pour que le bioGNV soit réintégré parmi les carburants d'avenir reconnus par l'Union européenne pour les véhicules routiers lourds.

Texte de la réponse

Afin d'atteindre l'objectif de neutralité climatique d'ici 2050, de réduire la dépendance énergétique de la France et d'améliorer la qualité de l'air, il est crucial de décarboner fortement et rapidement le secteur des transports, principal secteur émetteur de gaz à effet de serre en France (environ 30% des émissions parmi lesquelles 25% proviennent des véhicules lourds). L'Etat est résolument engagé pour accélérer et accompagner cette transformation. Pour ce faire, plusieurs leviers sont identifiés : la décarbonation de l'énergie utilisée par les véhicules, l'amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules, le report modal, l'optimisation de l'utilisation des véhicules, la sobriété et les changements de comportements. Le règlement européen établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO2 pour les véhicules utilitaires lourds neufs est un outil majeur pour renforcer les deux premiers leviers. Dans son projet de révision, la Commission européenne a proposé des objectifs ambitieux de réduction des émissions de CO2 à l'échappement des véhicules utilitaires lourds, en ligne avec les objectifs climatiques de l'Union européenne. Ce projet prévoit des objectifs de réduction des émissions de CO2 des véhicules lourds neufs de 15% en 2025, 45% en 2030, 65% en 2035 et 90% en 2040 (par rapport à 2019-2020). La

Commission a également proposé un objectif de 100% de bus urbains neufs zéro émission en 2030. La Commission ne propose pas un objectif de réduction de 100% de réduction des émissions de CO2 des véhicules lourds neufs à l'horizon 2040 afin de prendre en compte l'utilisation possible d'autres énergies pour les usages qui seraient difficiles à électrifier. En outre, des dérogations à ces obligations sont prévues pour certains véhicules au regard des usages spécifiques (ex : véhicules miniers, forestiers, agricoles, de défense, de soins médicaux urgents ou de professionnels comme les camions-poubelles) et pour les constructeurs responsables d'un faible nombre d'immatriculations (inférieur à 100 par an). Cette proposition a fait, depuis sa présentation par la Commission, l'objet de discussions au sein du Conseil et du Parlement européen, qui ont conduit à un accord en trilogue en début d'année. L'étude d'impact de la proposition initiale de la Commission européenne indique que les technologies zéro émission (véhicules électriques à batterie ou à hydrogène) présentent les plus forts potentiels de réduction des émissions de gaz à effet de serre, que ce soit à l'échappement ou sur l'ensemble du cycle de vie. En outre, les véhicules zéro émission apportent des gains importants en matière de qualité de l'air car ils n'émettent pas de polluants atmosphériques à l'échappement et présentent une efficacité énergétique supérieure à celle des véhicules thermiques. Cette étude indique également que les véhicules zéro émission ont des impacts environnementaux significativement moins élevés pour l'ensemble des types de véhicules et pour la plupart des catégories d'impacts environnementaux étudiés (au nombre de 14, dont l'utilisation des ressources). Le texte adopté est cohérent avec les annonces des constructeurs européens qui se sont fixés des objectifs ambitieux de développement des véhicules zéro émission. Ainsi, Daimler, MAN, Scania, Volvo Trucks et Renault Trucks visent tous entre 40% et 60% d'immatriculations de véhicules utilitaires de poids moyen et lourd neufs zéro émission en 2030, trois d'entre eux visent un objectif de 100% d'ici 2040 et deux constructeurs visent 90% à 100% de ventes de bus urbains zéro émission d'ici 2030. Les constructeurs prévoient de proposer des véhicules électriques sur l'ensemble des segments de marché des poids lourds d'ici 2024-2025. Les performances et les autonomies des véhicules lourds électriques ont vocation à s'améliorer dans les années à venir et des offres de véhicules lourds à hydrogène sont attendues d'ici 2030 pour les usages les plus intensifs. Si les coûts des véhicules lourds zéro émission sont initialement plus élevés que ceux de leurs équivalents thermiques, une baisse des prix est toutefois attendue dans les prochaines années, notamment en raison de l'augmentation de la production, des économies d'échelle et de l'amélioration des performances des batteries. Le gouvernement soutient, pour sa part, l'acquisition de poids lourds et autocars électriques et le déploiement de l'infrastructure de recharge correspondante, à travers des appels à projets, afin de diminuer les coûts de l'investissement initial. En outre, afin de réduire à terme les émissions de gaz à effet de serre dans des proportions suffisantes, les véhicules thermiques fonctionnant au GNV/bioGNV devraient fonctionner exclusivement avec du bioGNV or actuellement, seule une faible part de bioGNV est incorporée dans le GNV d'origine fossile. Compte-tenu des ressources limitées en biomasse, le bioGNV ne pourra être utilisé que dans des proportions limitées. Il devrait donc être fléché en priorité vers les usages et les modes de transport les plus difficiles à décarboner et pour lesquels il existe peu d'alternatives disponibles, comme les transports maritimes. Le bioGNV peut néanmoins être utile pour décarboner les transports routiers lourds dans la période de transition ainsi que pour répondre, à plus long terme, aux éventuels usages spécifiques pour lesquels le recours aux véhicules zéro émission ne constituerait pas une solution adaptée. A ce titre, des réflexions sont en cours avec les parties prenantes afin de définir la trajectoire française de décarbonation des véhicules lourds, notamment dans le cadre des travaux de révision de la Stratégie Nationale Bas Carbone.