



## 16ème législature

<b>Question N° :</b> <b>8591</b>	De <b>Mme Claudia Rouaux</b> ( Socialistes et apparentés (membre de l'intergroupe NUPES) - Ille-et-Vilaine )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé &gt;</b> Industrie		<b>Ministère attributaire &gt;</b> Transition énergétique
<b>Rubrique &gt;</b> énergie et carburants	<b>Tête d'analyse &gt;</b> Avenir du BioGNV	<b>Analyse &gt;</b> Avenir du BioGNV.
Question publiée au JO le : <b>06/06/2023</b> Réponse publiée au JO le : <b>21/11/2023</b> page : <b>10565</b> Date de changement d'attribution : <b>20/06/2023</b> Date de renouvellement : <b>26/09/2023</b>		

### Texte de la question

Mme Claudia Rouaux attire l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique, chargé de l'industrie, sur le projet de règlement européen sur les émissions de CO2 des véhicules lourds. Force est de constater qu'aujourd'hui, d'importantes difficultés ou menaces pèsent sur l'avenir du BioGNV en raison du 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. Ce projet de règlement européen risque d'entraîner un arrêt rapide de tout investissement dans le BioGNV et de repousser l'abandon du gazole par les transporteurs. Ce texte prévoit que les véhicules neufs mis sur le marché en 2040 devront émettre 90 % de gaz à effet de serre en moins et 100 % de moins en 2030 pour les bus. Néanmoins, cette réglementation tiendra compte uniquement des émissions au pot d'échappement, ce qui induira automatiquement l'interdiction du gaz, qu'il soit d'origine fossile ou renouvelable, à l'image du BioGNV. Or, en l'absence d'une solution généralisable pour produire des véhicules parfaitement propres, le BioGNV est une alternative présentant de nombreux atouts tels qu'une réduction des gaz à effet de serre de 80 % par rapport à un véhicule à gazole, ou encore une performance équivalente à celles des véhicules à batterie ou hydrogène renouvelable. C'est pourquoi elle lui demande ce qu'il entend mettre en œuvre pour que le gaz renouvelable ne soit pas inclus dans le projet de règlement CO2 de la Commission européenne et assurer la pérennité du bioGNV dans le mix énergétique du transport routier de demain.

### 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'État 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, la réduction de la demande de transport et l'optimisation de l'utilisation des véhicules. 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 le prolongement du paquet « Ajustement à l'objectif 55 », la Commission européenne a proposé, en février 2023, une révision du règlement relatif au renforcement des normes de performance en matière d'émissions de CO2 pour les véhicules lourds neufs. 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). Cette proposition est actuellement en cours de discussion au sein du Conseil et du Parlement européen, mais elle permettrait toujours aux transporteurs d'acquérir une certaine proportion de véhicules lourds neufs fonctionnant au bioGNV, y compris après 2040. 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 à long terme être utilisé que dans des proportions limitées, qui correspondent globalement aux propositions formulées par la Commission Européenne pour les poids lourds. Le bioGNV peut néanmoins être utile pour décarboner les transports routiers lourds dans la période de transition jusqu'en 2040 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. Plusieurs cadres et mécanismes de soutien au GNV, appelé à incorporer physiquement une part croissante de bioGNV, ont ainsi été mis en place et pérennisés : - Un soutien à la conversion au gaz naturel pour véhicules (GNV) par une aide à l'investissement dans les motorisations GNV via le dispositif d'amortissement fiscal supplémentaire exceptionnel sur les poids lourds, et une fiscalité avantageuse pour la consommation de GNV. - Un soutien aux stations de ravitaillement dans le cadre des projets d'investissement d'avenir de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME). Lancé en juillet 2016 et republié avec de nouvelles conditions en mai 2017, l'appel à projets GNV de l'ADEME vise à financer le déploiement de stations et l'acquisition de flottes utilitaires et poids lourds fonctionnant au gaz naturel. Fin 2021, la France comptait 252 stations ouvertes au public. Ce tissu se concentre logiquement au plus près des usages, à proximité des grandes villes, des axes routiers hors autoroutes, des plateformes logistiques et des pôles industriels. Par ailleurs tous les véhicules roulant au gaz (GNV ou bioGNV), quelle que soit leur année d'immatriculation, bénéficient actuellement de la vignette Crit'Air 1 qui les autorise à rouler dans les Zone à Faibles Émissions Mobilité (ZFEm). Enfin, l'État soutient les candidatures de projets français dans le cadre des appels d'offres européens (5,5 M€ de subventions accordées par l'Europe en 2017).