

# Plus de 200 acteurs défendent une décarbonation efficace et pragmatique du transport avec le biométhane carburant.

5 mai 2023

**Atteindre la neutralité carbone et sortir de la dépendance aux énergies fossiles s'imposent de façon urgente. Toutefois ne limitons pas nos options à des technologies porteuses de promesses mais qui ne sont pas encore suffisamment matures et restent coûteuses pour nos finances publiques, à un moment critique pour l'économie européenne.**

**En écartant les biocarburants dont le biométhane au seul profit de l'électrique et de l'hydrogène, l'Europe mettrait en péril la Transition Ecologique sur le transport routier**

*Le 14 février dernier, la Commission européenne publiait sa proposition de règlement CO<sub>2</sub> pour les véhicules lourds du transport routier de marchandises et de personnes. À l'horizon 2030 pour les bus et 2040 pour les poids lourds et les autocars, seules les technologies électriques et hydrogène seraient autorisées pour renouveler ces véhicules.*

Le transport lourd est un secteur vital pour le bon fonctionnement du marché intérieur et le quotidien de tous. Un cadre réglementaire approprié doit soutenir le développement d'une mobilité propre proposant aux professionnels du transport un choix de différentes technologies et carburants, adaptés à leur réalité. La décarbonation est un défi immédiat et toutes les options pouvant avoir un impact rapide doivent être mises en œuvre, avec ambition et pragmatisme.

Des solutions alternatives existent et sont disponibles dès aujourd'hui pour contribuer de manière concrète, économique et écologique à l'abandon des carburants fossiles.

**L'absence de neutralité technologique et d'analyse en cycle de vie des carburants compromettent l'atteinte de nos objectifs climatiques.**

L'intérêt des solutions électriques et hydrogène est indéniable à condition que l'énergie utilisée soit disponible, d'origine renouvelable et à faible teneur en carbone.

Chacun comprend aisément l'importance de considérer l'impact carbone des énergies sur l'ensemble de leur cycle de vie. Ce n'est pas le choix de la Commission européenne qui retient une approche de calcul uniquement au « pot d'échappement ». Aussi, elle ne distingue pas l'électricité renouvelable de celle produite à partir de charbon ; et elle ne fait pas de différence entre un hydrogène bas carbone et sa version fortement carbonée.

Analysés en cycle de vie, les véhicules roulant au biométhane (BioGNV), génèrent en moyenne 80 % d'émissions de CO<sub>2</sub> [1] en moins par rapport aux véhicules Diesel classés « Euro 6 ».

Des études réalisées par IFP Energies nouvelles (IFPEN) et Carbone 4, respectivement en 2019 et en 2020, montrent que les véhicules roulant au BioGNV ont une empreinte carbone comparable à celle des véhicules électriques en France [2].

### **Le BioGNV, « made in France », contribue à notre souveraineté énergétique.**

Les technologies électriques et hydrogène dites « zéro émission » au pot d'échappement reposent sur des matières premières critiques, largement importées de l'extérieur de l'UE. Elles sont donc exposées aux contraintes et à la vulnérabilité des chaînes d'extraction, d'approvisionnement et des acteurs de marché associés à ces matières premières. Passer d'une dépendance à l'énergie fossile à une dépendance aux importations de terres rares, de métaux et de composants critiques, dont l'extraction échappe souvent à nos normes environnementales, n'augmentera pas la compétitivité de l'économie de l'UE et pourrait même la miner. La fabrication des véhicules fonctionnant au biométhane est beaucoup moins exposée à ces contraintes. La technologie et la chaîne d'approvisionnement sont matures et « made in EU » avec une diversité de fournisseurs européens tels qu'Iveco, Scania et Volvo, dont certaines lignes de production sont implantées en France.

Déjà mature en Europe, le biométhane soutient le développement d'économies circulaires locales car il est produit à partir de résidus organiques et de déchets produits localement. Il apporte ainsi une contribution concrète à l'indépendance énergétique de l'Europe. La Commission européenne s'est d'ailleurs fixée un objectif de production de biométhane de 350 TWh [3] pour 2030. À cet horizon, la filière gaz envisage une production de 60 TWh de gaz renouvelable en France et pour la mobilité, l'AFGNV a pour ambition d'atteindre 100 % de gaz renouvelable en 2033 (26 % en 2022).

### **Le biométhane répond déjà aux défis techniques et pratiques des utilisateurs.**

Transporteurs et utilisateurs alertent sur les obstacles pratiques qui mettent en péril une transition écologique juste et équilibrée. L'efficacité opérationnelle globale d'une flotte et du service qu'elle rend est primordiale : la charge utile, les temps de ravitaillement et l'autonomie sont des paramètres qui ont un impact considérable sur la planification des itinéraires et la gestion des conducteurs. De ce fait, certains cas d'usage de transport routier resteront difficiles à électrifier. La première alternative du mix énergétique, le BioGNV, répond à 90 % des missions de transport. Il est déjà plébiscité par de nombreux acteurs : en 2022, un bus sur deux, un autocar sur 4 et 5 % des poids lourds ont été immatriculés en France au BioGNV/GNV [4]. S'en passer serait déraisonnable.

Enfin, cette technologie peut s'appuyer sur un réseau d'avitaillement dense déjà en place avec plus de 600 stations publiques et privées en service [5], investissement porté par des acteurs privés (gaziers, pétroliers, intégrateurs, syndicats d'énergie, agriculteurs (AAMF)...).

**Il est urgent de lever rapidement les barrières européennes au biométhane dans son utilisation comme carburant.**

**À l'heure où le règlement votant la fin des véhicules thermiques légers en 2035 est questionné, donnons aux acteurs de la mobilité tous les moyens pour décarboner dès aujourd'hui le transport !**

[1] Base Empreinte® (ademe.fr)

[2] Analyse du cycle de vie (ACV) des véhicules fonctionnant au GNV et BioGNV | IFPEN (ifpenergiesnouvelles.fr)

[3] REPowerEU : action européenne conjointe en faveur d'une énergie plus abordable, plus sûre et plus durable (europa.eu)

[4] Données sur le parc de véhicules en circulation en 2022 – SDES (données à paraître prochainement)

[5] 304 stations publiques (Faire le plein – AFGNV afgnv.org) et 350 stations privées.

**Nous, acteurs économiques, organisations patronales et professionnelles, collectivités et personnalités politiques de toutes sensibilités, associations et organisations environnementales, appelons dans les prochaines semaines à :**

1. Respecter le principe de neutralité technologique pour tirer parti de toutes les solutions de décarbonation du transport, en intégrant des objectifs d'incorporation de carburants renouvelables tel que définis par la directive RED ;
2. Travailler à l'élimination progressive des combustibles fossiles en tirant parti de toutes les alternatives renouvelables ;
3. Assurer la compétitivité du BioGNV par un accompagnement adapté.

**Plus de 200 acteurs ont cosigné cette tribune :**

**Les fédérations, les transporteurs et les chargeurs**





LA MOBILITÉ EST EN NOUS





Les collectivités, les syndicats d'énergies







## La filière gazière



