



ASSEMBLÉE NATIONALE

16ème législature

Avenir du gaz renouvelable BioGNV

Question écrite n° 6899

Texte de la question

M. Yannick Favennec-Bécot 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. 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 induirait 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 batteries ou hydrogènes renouvelable. C'est pourquoi il 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.

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, 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 son projet de révision, la Commission européenne propose 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 d'autres énergies. 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 est actuellement en cours de discussion au sein du Conseil et du Parlement européen. Selon l'étude d'impact de la Commission européenne, que ce soit à l'échappement ou sur l'ensemble du cycle de vie, 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. 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. Par ailleurs, il n'existe pas aujourd'hui de méthodologie suffisamment robuste et partagée, à l'échelle européenne, pour mesurer les émissions individuelles de CO₂ de chaque véhicule sur l'ensemble du cycle de vie. De plus, 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 et les biocarburants avancés ne pourraient être utilisés que dans des proportions limitées. Ils doivent donc être fléchés en priorité vers les secteurs pour lesquels il existe peu d'alternatives comme l'industrie ou les modes de transport maritimes et aériens. 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.

Données clés

Auteur : [M. Yannick Favennec-Bécot](#)

Circonscription : Mayenne (3^e circonscription) - Horizons et apparentés

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 6899

Rubrique : Énergie et carburants

Ministère interrogé : [Industrie](#)

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [4 avril 2023](#), page 3015

Réponse publiée au JO le : [11 juillet 2023](#), page 6588