

Nous avons investi dans les solutions BioGNV/GNV pour décarboner la mobilité lourde. Il faut continuer !

Le 10 avril dernier, le Parlement européen a adopté l'accord de révision du règlement sur les émissions de CO₂ des véhicules lourds. Si l'Europe semble avoir tranché en faveur de l'électricité et de l'hydrogène, le pragmatisme finira par nous donner raison.

Pour les poids lourds et les autocars neufs, le calendrier fixé par le nouveau règlement impose une diminution de 15 % des émissions de CO₂ à l'échappement dès 2025, de 45 % en 2030, puis de 65 % et 90 % en 2035 et 2040. Pour les autobus, il faudra atteindre - 90 % entre 2030 et 2034 avant de passer à 100 % de véhicules zéro émission à partir de 2035.

En confirmant le choix de mesurer ces émissions à l'échappement et non sur l'ensemble du cycle de vie des véhicules (ACV), le nouveau cadre semble exclure, à terme, les solutions biogaz et les biocarburants liquides.

Pourtant, aussi contraignante et radicale soit-elle, la trajectoire proposée devra tôt ou tard se frotter à la réalité.

La stratégie d'électrification des véhicules légers en a d'ailleurs récemment fait les frais, la Cour des comptes européenne venant d'épingler le retard constaté, la dépendance aux importations et l'absence d'une vision à long terme pour les carburants alternatifs.

Des aménagements futurs en faveur du BioGNV

Les instances européennes le savent, le texte nécessitera sans doute des aménagements. En prévoyant des études d'ici 2025 et des clauses de revoyure fin 2027, le règlement laisse donc la porte entrouverte aux biocarburants et au biogaz.

Deux études doivent ainsi permettre, l'une, d'évaluer l'intérêt d'encourager leur utilisation, et l'autre, de considérer l'homologation de véhicules lourds fonctionnant exclusivement avec des carburants neutres en CO₂ dont le BioGNV.

Quant aux clauses de revoyure, elles évalueront l'efficacité du règlement et son impact dans la trajectoire pour atteindre la neutralité carbone en 2050.

Ce sera l'occasion de faire valoir le facteur de correction du carbone, une méthode qui intègre la part effective de biocarburants dans une énergie et permet de corriger en conséquence le calcul des émissions de CO₂ des véhicules concernés. L'occasion aussi de dresser un état des lieux des contraintes propres aux collectivités ayant déjà massivement investi dans le biométhane pour accélérer leur décarbonation.

Avec les atouts du BioGNV, le pragmatisme reste de rigueur.

Derrière une apparente ambition, la nouvelle feuille de route européenne va pourtant à l'encontre d'une décarbonation pragmatique de la route. Il est plus que jamais urgent

d'accélérer cette décarbonation en profitant des technologies disponibles et compétitives qui peuvent avoir un impact positif immédiat pour la planète et la santé des citoyens.

Pour la santé de notre économie aussi.

Au-delà des coûts associés à la transformation des flottes de véhicules lourds pour passer à l'électrique ou à l'hydrogène, l'échéancier retenu risque même de s'avérer contre-productif, faute de tenir compte des réalités de terrain comme l'accès à l'énergie décarbonée, le financement ou les contraintes d'usage.

Continuer à investir dans le BioGNV, c'est faire le choix d'une solution classée Crit'air 1, qui réduit également de 80 % les émissions de CO₂ par rapport au diesel (norme Euro VI).

Et c'est soutenir une énergie renouvelable, produite au cœur des territoires, qui favorise la souveraineté énergétique française.

Mais ça, nous l'avions déjà compris.

