

Paris, le 22 novembre 2023

Communiqué de presse

#Mobilité durable #BioGNV #Transition énergétique

Règlement européen CO2 transport - Au parlement européen, de premières avancées à consolider

Territoire d'énergie Pays de la Loire poursuit sa mobilisation

Le Parlement européen s'est exprimé ce mardi 21 novembre sur le projet de règlement dit CO₂ transport qui vise à réduire de manière drastique les émissions de CO₂ dans le transport lourd (bus, autocars, poids lourds).

En maintenant la méthode de calcul des émissions proposée par la Commission européenne, le Parlement confirme que les véhicules électriques et hydrogène demeurent à ce stade les seules options pour décarboner le secteur. Néanmoins, en demandant qu'une étude portant sur le rôle des carburants renouvelables (dont le bioGNV) dans la décarbonation du secteur soit menée avant fin 2025, le Parlement envoie un signal fort : devant l'urgence à décarboner le secteur, la mise en œuvre de toutes les solutions efficaces doit être recherchée.

Les élus de l'entente Territoire d'énergie Pays de la Loire et leurs homologues bretons, mobilisés depuis mars dernier, saluent cette première avancée. Ils saluent aussi la possibilité d'exemption destinée aux collectivités autorités organisatrices de la mobilité (AOM) pour l'acquisition de bus roulant au bioGNV, jusqu'en 2035.

Avec le soutien de leur fédération la FNCCR et d'autres territoires qui les ont rejoints, ils plaident en faveur d'un bouquet de solutions durables pour une mobilité décarbonée. Convaincus que le bioGNV-technologie mature, éprouvée et reconnue par la directive RED II- a toute sa place, aux côtés de l'électrique et de l'hydrogène durable, ils appellent le Conseil de l'UE à aller plus loin lors de l'examen du texte le 18 décembre, en proposant d'ores et déjà **l'introduction du Facteur de Correction Carbone** dans le Règlement. Ils appellent **Commission, Parlement et Conseil** à acter ensuite cette proposition lors du **trilogue** prévu au 1^{er} trimestre 2024.

Le BioGNV : une solution face à l'urgence de la décarbonation du transport lourd

Le transport est le premier secteur émetteur de Gaz à effet de serre (GES). Il constitue d'ailleurs le seul secteur de l'UE où les émissions de GES n'ont pas diminué en 30 ans et le 2^{ème} secteur le plus consommateur d'énergie.

Des territoires déjà engagés et actifs en Pays de la Loire

Décarboner le transport, et la mobilité en général, est une urgence à laquelle souscrivent totalement les collectivités membres de TE PDL. Elles agissent déjà en ce sens depuis 10 ans :

- Elles adoptent - en leur qualité d'autorité organisatrice de l'énergie et de la mobilité, des schémas directeurs pour favoriser la mobilité durable
- Elles investissent dans des infrastructures adaptées
 - Réseaux d'IRVE (bornes de recharge électrique) pour les véhicules légers
 - Stations de distribution de bioGNV/ou multiénergies pour les véhicules lourds en particulier (investissements portés par leurs sociétés d'économie mixte), tout en accompagnant le développement de la méthanisation dans une logique de circuit court
- Elles utilisent des véhicules décarbonés - dont des véhicules bioGNV - pour leurs propres flottes ou via leurs délégataires de services publics (transports urbains, bennes à ordures ménagères, etc)

Le BioGNV : un carburant alternatif vert mature et en plein essor

Dans un objectif de décarbonation rapide du transport lourd, les élus de l'Ouest sont convaincus de la nécessité de conforter le bioGNV, solution durable reconnue dans la directive européenne RED II (Renewable Energy Directive) qui encadre la durabilité des différents carburants renouvelables et qui fixe des cibles d'augmentation de leur utilisation.

Ils rappellent que le bioGNV :

- **S'inscrit** dans une logique de valorisation des déchets agricoles en circuit court via le développement de la méthanisation
- **Constitue** une technologie totalement mature
- **Réduit** de 80% les émissions de GES (Gaz à effet de serre) par rapport aux motorisations diesel
- **Émet** 93% de moins de particules et 50% de moins de Nox (gaz composés d'oxygène et d'azote) que les motorisations diesel
- **Utilise** une part infime de métaux critiques (quelques grammes pour le pot catalytique)
- **Bénéficie** d'une gamme étendue de véhicules, fabriqués en Europe
- **Permet** une facilité et un confort d'utilisation plébiscité par les transporteurs et leurs chauffeurs : recharge rapide, bruit divisé par 2, absence d'odeur, maintenance simple...

Or, dans sa version initiale, le projet de règlement CO₂ véhicules risque d'exclure de fait le bioGNV : un choix à la fois incompréhensible et inefficace

La proposition initiale de la commission européenne

Le 14 février 2023, la commission propose de réviser le règlement UE 2019/1242 en renforçant, à travers le projet de règlement dit CO₂ transport lourd, les normes d'émission des véhicules neufs (bus, autocars, poids lourds) pour mise en conformité avec les ambitions du Pacte vert pour l'Europe (Green Deal).

Les objectifs de réduction des émissions par rapport à 2019*

Catégorie de véhicules neufs	2030	2035	2040
Bus	0 émissions		
Autocars	-45%	-65%	-90%
Poids lourds	-45%	-65%	-90%

Le projet de règlement CO₂ véhicules lourds revient à ne retenir que les solutions électrique et hydrogène ou presque, excluant biogaz et biocarburants.

Les collectivités de l'Ouest appellent à la mobilisation pour soutenir la filière du biogaz

« Il ne s'agit pas d'opposer une technologie à une autre

Il s'agit de considérer le bioGNV comme une technologie mature, qui a toute sa place dans le mix énergétique et répond aux enjeux de transition énergétique du transport lourd »

Dès l'annonce du projet de règlement CO₂ transport lourd, les collectivités membres de Territoire d'énergie Pays de la Loire et leurs voisins bretons se sont mobilisées pour

- **Dénoncer** la contradiction entre les dispositions de RED II et celles contenues dans le projet de règlement CO₂ transport lourd
- Pointer l'insuffisance voire l'absence d'infrastructures de recharges élec et Hydrogène adaptées au secteur du transport lourd
- **Faire reconnaître** les investissements engagés de longue date, par elles et par l'ensemble de la filière (constructeurs, transporteurs, distributeurs, réseaux gaziers)
- **Alerter** sur la fin probable des investissements engagés par les constructeurs à moyen terme sur les motorisations bioGNV et le risque fort de démantèlement de la filière
- **Prédire** qu'avec le bannissement à moyen terme de l'option bioGNV, beaucoup de transporteurs continueront à rouler au gazole, faute de solutions technologiques matures et de coûts d'investissements prohibitifs pour adapter leur flotte
- **Conclure** que l'objectif initial de décarbonation du transport lourd ne sera pas atteint

Dès lors, les collectivités de l'Ouest ont plaidé en faveur d'un autre mode de calcul des émissions à l'échappement permettant d'intégrer le bioGNV aux côtés de l'électricité et l'hydrogène : le **Facteur de Correction Carbone**, proposition qui a fait l'objet d'un des 2 amendements déposés par la Région des Pays de la Loire en juin.

C'est aussi la solution pour laquelle milite la FNCCR.

Le Facteur de Correction Carbone (ou Carbon Correction Factor - CCF)

L'introduction du BioGNV dans le mix énergétique est légitimée par une méthode : le Facteur de Correction Carbone.

Cette méthode simple et éprouvée, déjà en place en Suisse depuis 2021 :

- Repose sur l'application d'un facteur de correction qui prend en compte le bioGNV (et les biocarburants) reconnus par la directive RED II comme carburants neutres en CO₂ à l'échappement (ou CO₂ Neutral Fuels - CNF)
- Ne remet pas en cause les objectifs ambitieux de réduction des émissions de CO₂
- Valorise toutes les solutions efficaces pour décarboner. Y compris électricité et hydrogène
- Incite au développement du bioGNV et à la fin du GNV fossile

La décision du Parlement européen - De premières avancées à confirmer

- En demandant à la Commission d'ici fin 2025 d'étudier le rôle des carburants neutres en CO₂ à l'échappement parmi lesquels figure le bioGNV, le Parlement a implicitement entendu les arguments développés depuis plusieurs mois.
- Les élus de l'Ouest déplorent néanmoins que le Facteur de Correction Carbone n'ait pas été d'emblée reconnu, malgré un vote extrêmement serré.
- Ils en appellent dans un premier temps au Conseil de l'UE qui se réunira le 18 décembre pour infléchir cette décision et intégrer le Facteur de Correction Carbone dans le calcul des émissions de CO₂, avant confirmation lors de la phase de trilogue en début d'année.

« Face aux enjeux, notre mobilisation reste totale. Elle le sera jusqu'au vote qui conclura la phase de trilogue en 2024 »

A propos de Territoire d'Énergie Pays de la Loire

SIX ACTEURS PUBLICS AU SERVICE DES TERRITOIRES ET DE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

Territoire d'énergie Pays de la Loire est une entente régionale constituée des Autorités organisatrices de la distribution d'énergie -AODE- 4 syndicats d'énergie (SIÉML en Maine-et-Loire, SYDEV en Vendée ; Territoire d'énergie Loire-Atlantique ; Territoire d'énergie Mayenne), auquel s'ajoute le Département de La Sarthe. La Région des Pays de la Loire a rejoint l'entente en 2019.

Ces 6 collectivités ont choisi de collaborer pour à la fois établir des positions politiques communes et résoudre collectivement des problématiques opérationnelles sur les questions, de plus en plus complexes, de l'énergie.

En savoir plus : [Territoire d'Énergie Pays de la Loire](#) - [Siéml](#) - [SYDEV](#) - [Territoire d'énergie Loire Atlantique](#) - [Département de la Sarthe](#) - [Région Pays de la Loire](#) - [Territoire d'énergie Mayenne](#)

Territoire d'énergie Pays de la Loire – Parc d'activités du Bois Cesbron – Bât F - Rue Roland Garros – Cs 60 125 - 44701 Orvault CEDEX 01
contact@territoiredenergie-paysdelaloire.fr www.territoire-energi-paysdelaloire.fr

