

## **Tribune.**

**Le 14 juillet, la Commission européenne a annoncé une série de mesures législatives pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, parmi lesquelles l'arrêt de la vente des véhicules essence et diesel au sein de l'Union en 2035**

A l'attention de :

Emmanuel MACRON, Président de la République

Ursula Von der Leyen, Présidente de la Commission Européenne

Le 14 juillet prochain, la Commission européenne devrait faire savoir à quelle échéance elle souhaite bannir la vente des véhicules essence et diesel au sein de l'Union Européenne. Probablement dès 2035.

Cette décision vise à lutter contre le dérèglement climatique et les effets mortifères de la pollution de l'air, et implique un renouvellement massif du parc de véhicules vers des motorisations faibles émissions. **Nous, élu-es de toutes sensibilités politiques, associations et organisations environnementales, acteurs économiques de la mobilité, appelons à ne pas reproduire des erreurs du passé en mettant « tous nos œufs dans le même panier », à l'échelle européenne, comme nationale. Nous en appelons à ne pas reproduire des erreurs du passé en abandonnant ou freinant des alternatives économiques et écologiques au diesel et à l'essence.** Ces alternatives sont aujourd'hui des filières matures, pourvoyeuses d'emplois, bonnes pour le climat, la qualité de l'air et la santé, le portefeuille des ménages et des entreprises.

**Nous appelons de nos vœux des motorisations faibles émissions utilisant un « mix » énergétique : énergie électrique, (bio)gaz, et hydrogène.** Faisons collectivement le choix de la neutralité technologique et mettons de côté les chimères et la création de nouveaux monopoles : la fin des véhicules essence et diesel ne saurait se traduire par le remplacement d'un monopole énergétique par un autre.

Ces derniers mois, la Commission Européenne et la France sont focalisées sur les solutions électriques et hydrogène. C'est une intention louable, mais qui n'en demeure pas moins un parti pris. Elle se traduit par **une réglementation européenne qui, en mesurant uniquement les émissions de CO2 en sortie de pot d'échappement, pénalise le (bio) Gaz Naturel Véhicule.** En France, quand bien même de nombreuses collectivités et transporteurs s'équipent de plus en plus en véhicules bio GNV, les mesures nationales d'encouragement demeurent largement en retrait en comparaison des mesures (tardives) de soutien à l'électrique et l'hydrogène auprès des constructeurs, des distributeurs, comme des usagers et usagers.

**Il s'agit pourtant d'une énergie renouvelable, produite localement à partir des boues d'épuration, de la méthanisation des déchets alimentaires et des effluents d'élevage. Le bio GNV permet de réduire de 80% les émissions de CO2 par rapport au diesel, jusqu'à 95% les émissions de particules fines, 40 à 64% les émissions d'oxydes d'azote, et 50% la pollution sonore.**

**En 2020, l'étude de l'IFP Energies Nouvelles (anciennement Institut Français du Pétrole) a démontré que les performances environnementales de véhicules bio GNV étaient supérieures à toute autre solution, en se basant sur une analyse du cycle de vie,**

c'est-à-dire l'analyse des gaz à effet de serre émis de la production jusqu'au recyclage des véhicules, en passant par la production du carburant consommé.

Le projet de loi « Climat et Résilience » prévoit la création de 35 nouvelles zones à faibles émissions en France dans les toutes prochaines années, en complément de celles en vigueur au sein des métropoles de Grenoble, Lyon, Paris et Strasbourg. En cohérence avec ce déploiement, **il y a urgence à soutenir la filière du (bio)gaz, qui est pourtant pénalisée depuis plusieurs mois à l'échelle européenne. Aujourd'hui, le risque est grand de casser la dynamique de toute la filière, constructeurs, distributeurs, concessionnaires.**

C'est maintenant qu'il faut agir, pour permettre l'accès à une offre diversifiée de véhicules (bio)GNV, qu'il s'agisse de véhicules particuliers, d'utilitaires légers, ou de poids lourds. Les performances sont au rendez-vous en matière d'autonomie, elles ont déjà convaincu de nombreux transporteurs publics et privés, de voyageurs et de marchandises.

**C'est maintenant qu'il faut agir pour que la transition vers des technologies faibles émissions ne laisse personne de côté, notamment en s'appuyant sur des technologies disponibles, matures, accessibles à l'achat pour les usagères et les usagers.** L'usage du (bio)GNV permet d'économiser environ 20% par rapport aux motorisations essence et diesel, ce qui compense les surcoûts à l'achat dans la durée. Ces surcoûts sont d'ailleurs faibles, voire inexistantes pour les véhicules particuliers, et limités pour les véhicules utilitaires légers.

**Aujourd'hui, la filière automobile, les usagères et usagers ont besoin d'un cap clair, et il ne saurait y avoir de transition écologique sans justice sociale.** Nous appelons donc à prendre des initiatives ambitieuses dans les prochaines semaines et à favoriser des solutions multiénergies au prix accessible, en alternative au diesel et à l'essence.

Au niveau européen et national, nous devons adapter la réglementation, prendre des mesures de soutien pour inciter les constructeurs à s'orienter sur les véhicules faibles émissions, y compris bioGNV. Cela passe notamment par une réglementation européenne facilitant le (bio)GNV, l'instauration d'aides financières conséquentes et durables à la création de stations de recharge, qui présentent par ailleurs l'intérêt économique et écologique de s'appuyer sur des réseaux de distribution existants. Avec des aides de l'Etat renforcées et simplifiées aux entreprises, aux collectivités et aux particuliers, il est possible d'accentuer un cercle vertueux en faveur de l'acquisition de véhicules faibles émissions, y compris en intégrant le bioGNV dans le « bonus écologique », et en créant un prêt à taux zéro garanti par l'Etat.

**C'est maintenant qu'il faut agir.**

**Signataires :**

Prénom NOM	Fonction
Christophe FERRARI	Président de Grenoble Alpes Métropole, Maire de Pont-de-Claix
Eric PIOLLE	Maire de Grenoble
Jean Luc MOUDENC	Président de Toulouse Métropole
Olivier BIANCHI	Président de Clermont Auvergne Métropole, Maire de Clermont-Ferrand
Marie Noëlle BATTISTEL	Députée de la 4e circonscription de l'Isère
Sylvain LAVAL	Président du Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise, Maire de Saint-Martin-le-Vinoux

<b>Gwendoline DELBOS-CORFIELD</b>	Députée européenne
<b>Bruno BERNARD</b>	Président du Grand Lyon, Président du SYTRAL
<b>Cécile CENATIEMPO</b>	Secrétaire de l'Alliance des Collectivités pour la Qualité de l'Air, Conseillère déléguée à la qualité de l'air Métropole de Grenoble
<b>Léonore MONCOND'HUY</b>	Maire de Poitiers
<b>Frankie ANGEBAULT</b>	Vice-président aux Mobilités, Grand Poitiers Communauté Urbaine
<b>Pia IMBS</b>	Présidente de l'Eurométropole de Strasbourg
<b>Julien VICK</b>	Adjoint au Maire de Metz en charge de la Transition écologique
<b>Christian LECLERC</b>	Maire de Champlan
<b>Grégory DOUCET</b>	Maire de Lyon
<b>Guillaume GONTARD</b>	Sénateur de l'Isère
<b>Pierre PATRONCINI</b>	Secrétaire de la Chambre des Métiers et de l'Artisanat de l'Isère
<b>Marie AMORE</b>	Présidente du Syndicat des Commerçants Non Sédentaires des Marchés de L'Isère
<b>Dominique MOCKLY</b>	Président et Directeur Général de TEREKA
<b>Laurence POIRIER-DIETZ</b>	Directrice Générale de Gaz Réseaux Distribution de France
<b>Thierry QUARANTA</b>	Directeur des opérations logistiques Carrefour
<b>Eric BLANCO</b>	Directeur de Qualit Express
<b>Hervé BOREL</b>	Fondateur Dirigeant de BOREL SYSTEME GAZ CARBURANTS
<b>Thierry TROUVÉ</b>	Directeur Général de GRTGaz
<b>Paul DAVID</b>	Président entreprise BTP ISERMAT-SECAMAT
<b>Stéphane CASSAGNE</b>	Directeur Général de Geodis Distribution & Express
<b>Olivier SIX</b>	Président Directeur Général de CIC ORIO
<b>Pierre MACCIONI</b>	Attaché de la Direction Générale de Proviridis
<b>Thierry JACQUIN</b>	Directeur des Relations Externes Gaz Electricité de Grenoble
<b>Frédéric LAHITTE</b>	Directeur Général IVECO BUS France
<b>Patrick CORBIN</b>	Président de l'Association Française du Gaz
<b>Susanna PFLÜGER</b>	Secrétaire générale de European Biogas Association
<b>Gilles DURAND</b>	Secrétaire Général de l'Association Française du Gaz Naturel Véhicules
<b>Jean-Benoît CARREAU</b>	Président CITELEC Grenoble Isère
<b>Bruno RENARD</b>	Président de la Fédération des Acteurs des Plans de Mobilité et du Plan de Déplacement Inter-Etablissements Grenoble Presqu'île/GIANT
<b>Louis IANNELLO</b>	Président des Carrossiers du Conseil National des Professions de l'Automobile
<b>Jean-François DELAITRE</b>	Président de l'Association des Agriculteurs Méthaniseurs de France
<b>Françoise SCHAETZEL</b>	Présidente de l'Alliance des collectivités pour la qualité de l'air
<b>Francis BARTHOLOME</b>	Président du Conseil national des Professions de l'Automobile
<b>Serge THIEBAUD</b>	Président Fédération Nationale des Transports Routiers SAVOIE - DAUPHINE
<b>Olivier DAUGER</b>	Co-président France Gaz Renouvelable
<b>Dr Jens ANDERSEN</b>	Secrétaire Général de Natural & bio Gas Vehicle Association Europe
<b>Roland BOUQUET</b>	Président du Syndicat National de la Maintenance et des Services en Efficacité Energétique

