

Pour une reconnaissance de l'efficacité du biométhane à usage Carburant dans le « Règlement (UE) 2019/1242 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds neufs »

Nous, associations et fédérations professionnelles, collectivités, syndicats d'énergie, acteurs économiques, croyons fermement au principe de neutralité technologique et à la place du BioGNV/GNV dans **un mix-énergétique où chaque carburant alternatif aura un rôle à jouer.** Pour atteindre les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre fixés par le Paquet Vert Européen, **la Commission Européenne doit promouvoir toutes les technologies pouvant décarboner efficacement le transport routier,** et ne pas se limiter aux technologies dites à « émission zéro » à l'échappement. Nous reconnaissons pleinement les avantages que pourront offrir ces solutions, à condition que l'énergie qu'elles utilisent soit renouvelable ou à faible teneur en carbone. Elles ne sauraient néanmoins suffire à l'atteinte des objectifs fixés. Par ailleurs, se limiter à des technologies encore peu suffisamment matures et abordables pour répondre aux besoins des transporteurs (Poids Lourds et autocars notamment) conduirait à perdre du temps dans un secteur ayant besoin d'une décarbonation rapide et adaptée. En outre, une approche orientée sur une analyse « du réservoir à la roue » n'est pas cohérente avec d'autres législations européennes soutenant la décarbonation des transports, à savoir la directive sur les énergies renouvelables (RED) et la directive sur la taxation de l'énergie (ETD).

Afin de rétablir le principe de subsidiarité, permettant aux États membres de décider de leur mix énergétique - tant que les économies d'émissions requises sont atteintes -, et en vue d'atteindre l'objectif de l'UE de réduire les émissions du secteur des transports, nous proposons qu'une approche holistique, tirant parti des avantages de toutes les solutions de décarbonation durables disponibles soit mise en place, en priorité.

Reconnu par la directive RED, le biométhane peut être utilisé comme un carburant renouvelable, contribuant à atteindre des niveaux d'émissions de CO₂ en analyse en cycle de vie comparables aux émissions des véhicules électriques et à hydrogène¹. D'ores et déjà mature pour un usage dans la mobilité en Europe, le biométhane soutient également le développement d'économies circulaires locales car il est généré à partir de résidus organiques et de flux de déchets produits localement. Il contribue ainsi concrètement à l'indépendance énergétique de la France et de l'Europe : la Commission Européenne, dans la communication RePowerEU récemment publiée², a clairement identifié le potentiel de production de biométhane et fixé un objectif de production de 35 milliards de mètres cubes pour 2030. Ainsi, complétée à l'avenir par d'autres gaz renouvelables et bas carbone, la production de biométhane atteindra rapidement des niveaux qui permettront de répondre aux besoins de GNV du secteur du transport. Enfin, l'usage gaz dans la mobilité est pertinent pour accompagner la transition de la filière du transport et ses emplois. Le BioGNV/GNV demeure une technologie très proche de nos fondements industriels, technologiques, et structurels sur l'ensemble de la chaîne de valeur du transport en France et plus largement en Europe, et contribue à maintenir et créer de nombreux emplois.

¹ IFPEN 2019: « LCA study of vehicles running on NGV and bioNGV »

² Commission Européenne, mars 2022: "REPowerEU: Joint European Action for more affordable, secure and sustainable energy"

Nous, associations et fédérations professionnelles, collectivités, syndicats d'Énergie, acteurs économiques, appelons ainsi les institutions françaises à soutenir les recommandations suivantes auprès des institutions européennes :

- 1. Harmoniser l'approche des émissions de CO₂ dans toutes les politiques de transport de l'UE en passant d'une approche « du réservoir à la roue » à une approche en cycle de vie** plus complète et fondée sur des données scientifiques, comme l'a évalué la Commission européenne dans sa proposition FuelEU for Maritime.
- 2. Reconnaître la réduction des émissions de la mobilité apportée par le biométhane dans le cadre des Règlements CO₂ véhicules européens.** Plusieurs méthodes d'incorporation de carburants alternatifs peuvent être mises en place, permettant de garantir l'incorporation effective de biométhane sur la durée de vie des véhicules, et la Commission européenne doit rester ouverte à la discussion pour identifier le mécanisme le plus adéquat pour les constructeurs.
- 3. Remplacer progressivement** dans l'utilisation des carburants pour la mobilité **les combustibles fossiles par des gaz renouvelables et bas carbone et des biocarburants** produits de manière durable, comme évalué dans la directive RED.

Investir dans le BioGNV, c'est s'appuyer sur une solution disponible aujourd'hui et dans la durée pour décarboner, préserver la qualité d'air et répondre aux besoins des transporteurs.

Associations et Fédérations Professionnelles



Collectivités et Syndicats d'énergies





Acteurs économiques (producteurs, transporteurs, chargeurs, fabricants, ...)

