



# ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

## énergies nouvelles

Question écrite n° 99769

### Texte de la question

M. Jean-Louis Gagnaire attire l'attention de Mme la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat sur la question du développement de la filière biométhane carburant en France, filière à fort potentiel s'inscrivant dans une logique d'économie circulaire au cœur des territoires. Le bioGNV est un carburant gazeux produit à partir de déchets. Il constitue une solution pertinente et disponible pour les flottes de véhicules lourds afin de développer les énergies renouvelables dans les transports, en complément des autres solutions de mobilité durable. Il réduit la pollution atmosphérique liée aux transports routiers et atténue ses conséquences néfastes sur la santé. La loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte fixe en ce sens un objectif de 10 % d'énergies renouvelables dans les transports en 2020. Le bioGNV contribue pleinement à l'atteinte de cet objectif. Le développement du bioGNV remplace des importations par de l'investissement local procurant ainsi de l'activité économique et des emplois en France. Cette filière contribue au développement d'une économie circulaire au bénéfice des territoires avec des filières françaises sur la méthanisation et la mobilité gaz et la possibilité de créer 1 800 emplois nets en France à horizon 2020. C'est un atout économique pour les agriculteurs en permettant de diversifier et d'augmenter leurs revenus de production, pour les sites industriels français qui produisent des véhicules à motorisation gaz ainsi que pour les entreprises utilisatrices comme les PME du secteur du transport et de la logistique. Le développement du bioGNV est aussi un levier pour rééquilibrer le lien entre les agriculteurs éleveurs, principaux porteurs des projets de production de biométhane, et la grande distribution très intéressée par ce biocarburant apportant une réponse concrète pour la durabilité de la chaîne logistique. Malgré ces avantages, le bioGNV n'est toujours pas inscrit sur la liste des biocarburants avancés et ne bénéficie pas non plus des mécanismes fiscaux applicables aux biocarburants et permettant de fixer leurs objectifs de développement. Il lui demande donc quelles mesures compte prendre le Gouvernement pour accompagner le développement de la filière du biométhane carburant, filière vertueuse sur le plan environnemental, créatrice d'emplois et d'activité dans les territoires.

### Texte de la réponse

Bien qu'il bénéficie d'une fiscalité favorable, le développement du GNV, dont les atouts environnementaux sont connus, n'a pas été jusqu'à présent à la hauteur des espérances, du fait d'un déficit d'infrastructures de ravitaillement et d'une offre de véhicules insuffisante. De ce fait, le GNV est aujourd'hui essentiellement utilisé par des véhicules de flottes captives (environ 2 400 autobus, 800 bennes à ordures ménagères, 200 poids lourds et 10 000 véhicules légers d'entreprises). Le secteur des transports est l'un des principaux contributeurs aux émissions de gaz à effet de serre en France. Afin de limiter l'impact de ce secteur, la stratégie nationale pour le développement de la mobilité propre prévoit d'engager des actions multiples dont le développement de carburants alternatifs et d'énergies renouvelables pour les transports. En favorisant les circuits courts, le biométhane non injecté s'inscrit dans la dynamisation des territoires et l'économie circulaire au niveau local. 40 % des projets de production de biométhane ne peuvent pas injecter dans le réseau pour des raisons techniques (seuils d'odorisation, pression, coût du raccordement) et géographiques (éloignement du réseau,

capacité du réseau). Le biométhane non injecté se destine à 75 % à un usage carburant. Dans le cadre de la Programmation Pluriannuelle de l'Énergie, la France s'est ainsi dotée d'objectifs ambitieux pour le Bio-GNV : 0,7 TWh en 2018 et 2 TWh en 2023, visant ainsi un développement important de la filière GNV. La directive 2014/94 (UE) du Parlement européen du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'infrastructures de recharge ou de distribution pour carburants alternatifs demande aux États membres européens de proposer un cadre d'action national (CANCA) favorisant le déploiement des infrastructures de recharge et de distribution pour les carburants alternatifs comme le GNV. Ce cadre d'action national a été notifié à la Commission européenne. Le CANCA prévoit un plan de déploiement conséquent de stations-service distribuant du GNV, sous forme liquéfiée (GNL) et sous forme comprimée (GNC). Ce plan de déploiement s'appuie sur des approches croisées « marchés » / « territoires » qui visent à éviter des inter-distances trop importantes et se concentre sur les corridors et les agglomérations, comme le demande la directive précitée. Les négociations sur la proposition de future directive sur la promotion et l'utilisation des énergies issues de sources renouvelables débuteront au deuxième semestre 2017. Le premier projet offre une place importante au biogaz, qui s'inscrit désormais dans la catégorie « biomass fuels », au même titre que les biocarburants liquides. La liste des matières premières permettant de produire des biocarburants avancés (partie A de l'annexe IV) inclut le biogaz qui pourra désormais être considéré comme un biocarburant avancé, lorsqu'il sera issu de ces matières premières.

## Données clés

**Auteur :** [M. Jean-Louis Gagnaire](#)

**Circonscription :** Loire (2<sup>e</sup> circonscription) - Socialiste, écologiste et républicain

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 99769

**Rubrique :** Énergie et carburants

**Ministère interrogé :** Environnement, énergie et mer

**Ministère attributaire :** Environnement, énergie et mer

## Date(s) clé(s)

**Question publiée au JO le :** [11 octobre 2016](#), page 8135

**Réponse publiée au JO le :** [25 avril 2017](#), page 3113