



# ASSEMBLÉE NATIONALE

16ème législature

## Avenir du BioGNV

Question écrite n° 7945

### Texte de la question

M. Jean-Luc Bourgeaux appelle l'attention de Mme la ministre de la transition énergétique sur l'avenir du BioGNV. Le syndicat départemental d'énergie 35, comme de nombreuses collectivités de Bretagne, des Pays de La Loire et d'ailleurs en France, est impliqué de longue date dans la décarbonation du transport routier. Parmi les carburants alternatifs du gazole, le bioGNV, produit dans les régions agricoles, se distingue par sa maturité et sa compétitivité. La dynamique impulsée et les investissements réalisés ont permis l'émergence d'un véritable réseau de stations et l'accroissement du nombre de véhicules au BioGNV, notamment dans les services publics. En avril 2023, une matinée de travail sur l'avenir du BioGNV a conduit les syndicats d'énergie de Bretagne et des Pays de la Loire, les fédérations de transporteurs et autres acteurs concernés à réaffirmer la nécessité de poursuivre et d'accélérer le développement du BioGNV pour atteindre les objectifs climatiques. Force est de constater qu'aujourd'hui, d'importantes difficultés ou menaces pèsent sur l'avenir du BioGNV en raison du projet de règlement européen sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds rendu public le 14 février 2023 par la Commission européenne. Ce projet de règlement européen risque d'entraîner un arrêt rapide de tout investissement dans le BioGNV et de repousser l'abandon du gazole par les transporteurs. Il lui demande de lui préciser les mesures que le Gouvernement entend prendre pour assurer la pérennité du bioGNV dans le mix énergétique du transport routier de demain.

### Texte de la réponse

Afin d'atteindre l'objectif de neutralité climatique d'ici 2050, de réduire la dépendance énergétique de la France et d'améliorer la qualité de l'air, il est crucial de décarboner fortement et rapidement le secteur des transports, principal secteur émetteur de gaz à effet de serre en France (environ 30 % des émissions parmi lesquelles 25 % proviennent des véhicules lourds). L'Etat est résolument engagé pour accélérer et accompagner cette transformation. Pour ce faire, plusieurs leviers sont identifiés : la décarbonation de l'énergie utilisée par les véhicules, l'amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules, le report modal, la réduction de la demande de transport et l'optimisation de l'utilisation des véhicules. Le règlement européen établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO2 pour les véhicules utilitaires lourds neufs est un outil majeur pour renforcer les deux premiers leviers. Dans son projet de révision, la Commission européenne propose des objectifs ambitieux de réduction des émissions de CO2 à l'échappement des véhicules utilitaires lourds, en ligne avec les objectifs climatiques de l'Union européenne. Ce projet prévoit des objectifs de réduction des émissions de CO2 des véhicules lourds neufs de 15 % en 2025, 45 % en 2030, 65 % en 2035 et 90 % en 2040 (par rapport à 2019-2020). Cette proposition est actuellement en cours de discussion au sein du Conseil et du Parlement européen. Selon l'étude d'impact de la Commission européenne, que ce soit à l'échappement ou sur l'ensemble du cycle de vie, les technologies zéro émission (véhicules électriques à batterie ou à hydrogène) présentent les plus forts potentiels de réduction des émissions de gaz à effet de serre. En outre, les véhicules zéro émission apportent des gains importants en matière de qualité de l'air car ils n'émettent pas de polluants atmosphériques à l'échappement, présentent une efficacité énergétique supérieure à celle des véhicules thermiques, et présentent également un avantage en terme de nuisances sonores. Le projet de texte de la Commission

européenne est compatible avec les annonces des constructeurs européens qui se sont fixé des objectifs ambitieux de développement des véhicules zéro émission. Ainsi, Daimler, MAN, Scania, Volvo Trucks et Renault Trucks visent tous entre 40 % et 60 % d'immatriculations de véhicules utilitaires de poids moyen et lourd neufs zéro émission en 2030, trois d'entre eux visent un objectif de 100 % d'ici 2040 et deux constructeurs visent 90 % à 100 % de ventes de bus urbains zéro émission d'ici 2030. L'offre électrique se développe rapidement (taille des parcs en hausse de + 53 % pour les poids lourds électriques et + 14 % pour les autobus et cars électriques en 2021 par rapport à 2020), et les constructeurs prévoient de proposer des véhicules électriques sur l'ensemble des segments de marché des poids lourds d'ici 2024-2025. Toutefois, la Commission ne propose pas un objectif de réduction de 100 % des émissions de CO2 des véhicules lourds neufs à l'horizon 2040 afin de prendre en compte d'autres énergies. En outre, des dérogations à ces obligations sont prévues pour certains véhicules au regard des usages spécifiques (ex : véhicules miniers, forestiers, agricoles, de défense, de soins médicaux urgents ou de professionnels comme les camions-poubelles) et pour les constructeurs responsables d'un faible nombre d'immatriculations (inférieur à 100 par an). Compte tenu des ressources limitées en biomasse, le biogaz et les biocarburants avancés doivent être fléchés en priorité vers les secteurs pour lesquels il existe peu d'alternatives comme la chaleur haute température dans l'industrie, les engins lourds agricoles ou de chantier, ou les modes de transport maritimes et aériens. Le bioGNV et les biocarburants sont néanmoins utiles pour décarboner les transports routiers lourds dans la période de transition ainsi que pour répondre, à plus long terme, aux éventuels usages spécifiques pour lesquels le recours aux véhicules électrique ne constituerait pas une solution adaptée. A ce titre, des réflexions sont en cours avec les parties prenantes afin de définir la trajectoire française de décarbonation des véhicules lourds, notamment dans le cadre des travaux de révision de la Stratégie Nationale Bas Carbone.

## Données clés

**Auteur :** [M. Jean-Luc Bourgeaux](#)

**Circonscription :** Ille-et-Vilaine (7<sup>e</sup> circonscription) - Les Républicains

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 7945

**Rubrique :** Énergie et carburants

**Ministère interrogé :** Transition énergétique

**Ministère attributaire :** Transition énergétique

## Date(s) clé(s)

**Question publiée au JO le :** [16 mai 2023](#), page 4408

**Réponse publiée au JO le :** [1er août 2023](#), page 7298