

Plan de relance - Fret routier

Mise en place d'un mécanisme vertueux visant à développer la mobilité bioGNV dans le fret routier

La Convention Citoyenne pour le Climat a proposé, en compensation de la sortie progressive des avantages fiscaux sur le gazole, la mise en place d'aides à l'achat, pour les transporteurs, de poids lourds neufs à faibles émissions. Dans le cadre du plan France relance, le gouvernement a annoncé la mise en place d'une aide de type prime à l'acquisition et à la conversion (PAC) de poids lourds moins émetteurs, mais ciblée sur les seuls véhicules lourds électriques et hydrogène. L'Association négaWatt rappelle que le bioGNV a un rôle majeur à jouer dans la conversion bas carbone du parc de véhicules lourds, à la fois parce qu'il est la seule solution opérationnelle mobilisable à très court terme et parce qu'il présente un véritable gisement d'activité économique notamment pour les acteurs territoriaux.

Dans cette perspective, l'Association négaWatt appelle à **intégrer les poids lourds fonctionnant au bioGNV dans le dispositif d'aide à l'achat qui pourrait être proposé par le gouvernement dans le cadre du plan de relance**. Afin d'engager une dynamique vertueuse en matière de développement de la part de bioGNV dans la mobilité gaz, elle propose de **conditionner l'obtention de cette aide à l'achat du véhicule par l'acquéreur à une obligation de s'acquitter, selon des modalités pouvant revêtir plusieurs formes, d'une somme forfaitaire correspondant à une fraction de sa consommation annuelle en bioGNV**, visant ainsi à engager une dynamique de sortie progressive du GNV d'origine fossile.

1. Détail du mécanisme proposé

- **Intégrer les véhicules de plus de 3,5 tonnes (N2, N3) fonctionnant au bioGNV dans les aides à l'achat de PL « propres », en privilégiant un dispositif de type bonus à l'achat** (modification de l'article D251-1 du code de l'énergie). Le dispositif de bonus est privilégié à une prime à la conversion pour ne pas impacter le marché secondaire de véhicules lourds d'occasion et ne pas privilégier des logiques de prime à l'obsolescence programmée.
- Dans une approche similaire à celle détaillée dans le *décret n°2017-23 relatif aux critères caractérisant les autobus et autocars à faible émission*, **conditionner le bénéfice de l'aide pour les véhicules dont la motorisation est alimentée par un carburant gazeux à un seuil minimal de gaz consommé d'origine renouvelable. Celui-ci pourrait être de 30 % à partir du 1^{er} janvier 2021, puis de 40 % au 1^{er} janvier 2024.**
- **Subordonner le bénéfice de cette aide à l'obligation, pour l'acquéreur du véhicule ou le gestionnaire de location, de faire la preuve de l'achat, pendant au moins 5 ans, d'un volume donné de bioGNV équivalent à la fraction définie ci-dessus de la consommation annuelle du véhicule et pouvant le cas échéant être évaluée de manière forfaitaire.** En cas de revente dans les cinq premières années suivant l'acquisition du véhicule, cette obligation est transférée au nouveau propriétaire à due proportion du temps restant à courir selon des modalités à préciser par voie réglementaire, ou, à défaut, l'aide est remboursée.

- La preuve de ces achats pourrait être faite auprès des services fiscaux par l'intermédiaire d'une attestation annuelle délivrée par le ou les fournisseurs de bio-GNV en lien avec les volumes de garanties d'origine que ces derniers seraient en capacité de se procurer. En pratique, le suivi de l'approvisionnement en bio-GNV pourrait être facilité et automatisé grâce à une « carte-carburant » rattachée au véhicule, utilisable dans les stations-services et donnant accès à des attestations et/ou reçus fiscaux à présenter aux services concernés. **Dans le cas où le volume d'achat prévu ne serait pas atteint, le propriétaire du véhicule serait tenu de rembourser tout ou partie de l'aide à l'achat reçue.**

Proposition de modification de l'article D251-1 du code de l'énergie (bonus écologique)

NB : les propositions de modifications sont apparentes en rouge

Une aide, dite bonus écologique, est attribuée à toute personne physique majeure justifiant d'un domicile en France ou à toute personne morale justifiant d'un établissement en France et à toute administration de l'Etat qui acquiert ou qui prend en location, dans le cadre d'un contrat d'une durée supérieure **ou égale** à deux ans, un véhicule automobile terrestre à moteur qui, à la date de sa facturation ou à la date de versement du premier loyer prévu par le contrat de location du véhicule :1° Appartient :

a) Soit à la catégorie des voitures particulières ou des camionnettes au sens de l'[article R. 311-1 du code de la route](#) ou à une catégorie de véhicules faisant l'objet d'une mesure des émissions de dioxyde de carbone en application du règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 ;

b) Soit à la catégorie des véhicules à moteur à deux ou trois roues et quadricycles à moteur au sens de l'article R. 311-1 du code de la route ;

c) Soit aux catégories M2 ou N2 **et N3** au sens de l'article R. 311-1 du code de la route bénéficiant de la dérogation de poids prévue au [IV de l'article R. 312-4 du code de la route](#) **et d'un poids total autorisé en charge inférieur ou égal à 3,5 tonnes** ;

2° N'a pas fait l'objet précédemment d'une première immatriculation en France ou à l'étranger ;

3° Est immatriculé en France dans une série définitive ;

4° N'est pas cédé par l'acquéreur ou le titulaire d'un contrat de location :

a) Dans les six mois suivant sa première immatriculation ni avant d'avoir parcouru au moins 6 000 kilomètres dans le cas d'un véhicule mentionné au a ou au c du 1° ;

b) Dans l'année suivant sa première immatriculation ni avant d'avoir parcouru au moins 2 000 kilomètres dans le cas d'un véhicule mentionné au b du 1° ;

c) Dans les cinq années suivant sa première immatriculation ni avant d'avoir parcouru X km dans le cas d'un véhicule mentionné au c) du 1° ;

5° S'il s'agit d'un véhicule mentionné au a du 1°, émet une quantité de dioxyde de carbone inférieure ou égale à 50 grammes par kilomètre ;

6° S'il s'agit d'un véhicule mentionné au b du 1°, utilise l'électricité (EL) comme source d'énergie ;

7° S'il s'agit d'un véhicule mentionné au c du 1°, émet une quantité de dioxyde de carbone inférieure ou égale à X grammes par kilomètre, **ou utilise une motorisation :**

a) électrique (EL)

b) alimentée par une pile à combustible à hydrogène

c) alimentée par un carburant gazeux si une fraction de gaz consommé est d'origine renouvelable. Cette fraction de gaz renouvelable est au minimum de 30% de la consommation annuelle forfaitaire de gaz en MWh du véhicule à partir du 1er janvier 2021, et de 40% à partir du 1er janvier 2024.

8° Pour les véhicules mentionnés au c du 1° :

- a) le bénéfice de l'aide mentionnée au I est subordonné à l'achat, par l'acqureur du véhicule ou gestionnaire de location, de garanties d'origine biogaz définies à l'article L446-3 du code de l'énergie pour les cinq années suivant la date d'acquisition du véhicule, équivalent à une fraction d'au moins 30% de la consommation annuelle forfaitaire de gaz en MWh du véhicule à partir du 1^{er} janvier 2021 et de 40% à partir du 1^{er} janvier 2024.
- b) Le défaut de présentation des attestations correspondantes à l'achat des garanties d'origine biogaz mentionnées au 1^o du II entraîne la perte du bénéfice de l'aide.

Ce mécanisme permettrait ainsi d'engager une dynamique triplement vertueuse, d'abord en incitant les opérateurs routiers à convertir rapidement leur parc par l'acquisition de véhicules moins émetteurs, ensuite en garantissant dans la durée l'usage de bioGNV par le véhicule acheté et enfin en offrant un cadre sécurisé propice à une accélération du déploiement par les distributeurs de stations d'alimentation en bioGNV et de la part d'incorporation du bioGNV dans les réseaux GNV. A terme, ce mécanisme pourrait être généralisé aux autres vecteurs, notamment pour l'hydrogène qui présente des enjeux similaires entre part fossile et renouvelable¹.

2. L'intérêt du bioGNV dans la dynamique de réduction des émissions du fret routier

Le bioGNV est une solution bas carbone de long terme particulièrement adaptée au fret routier

Le méthane biogénique (obtenu par décomposition anaérobie de matières organiques dans un réacteur prévu à cet effet) est produit, stocké et consommé dans le cadre d'un cycle carbone complet fondé exclusivement sur des énergies et matières renouvelables. **Il est donc quasiment neutre du point de vue du changement climatique² et contribue fortement à la réduction des gaz à effet de serre, en se substituant directement au méthane fossile composant le gaz naturel.**

Dans un secteur routier encore largement dépendant du pétrole, la conversion du parc doit s'envisager en mobilisant plusieurs solutions complémentaires³, et le bioGNV en fait partie. Celui-ci présente de nombreux avantages. Outre sa capacité à se substituer au pétrole en termes de facilité d'usage (autonomie entre deux pleins, temps de remplissage réduit, taille et poids limités du réservoir, etc.), le méthane, quelle que soit sa source, présente également la particularité d'émettre très peu de polluants locaux (réduction des émissions d'oxydes d'azote (NOx) et de particules fines en particulier⁴). La pollution sonore est également sensiblement réduite par rapport aux véhicules Diesel.

Malgré ces atouts indéniables on entend souvent dire qu'un soutien aux véhicules bioGNV pourrait entraîner des effets pervers, en favorisant finalement l'utilisation du gaz naturel fossile : le risque est réel et doit être pris en considération mais il ne doit pas devenir une excuse pour ne pas favoriser son développement dès lors qu'il existe des solutions pour y répondre et garantir qu'il suit une dynamique vertueuse contribuant à une décarbonation réelle du transport routier :

- Suite aux programmes engagés à l'échelle régionale et dans le cadre du Programme d'Investissement d'Avenir (PIA), on a constaté une forte dynamique d'installation de stations bioGNV ou de stations mixtes avec garanties d'origine achetées par le fournisseur, permettant un maillage croissant du territoire. **En**

¹ La publication de l'ordonnance hydrogène doit permettre de définir et de mettre en place un système de garantie d'origine associé.

² Le facteur d'émission pour le mix moyen de biométhane en France est de 12,3 kg_{CO2}/GJ_{PCI} contre 63,1 kg_{CO2}/GJ_{PCI} pour le gaz naturel soit une réduction de 80% (valeurs issues de <https://www.bilans-ges.ademe.fr>)

³ L'Association négaWatt valorise par son approche systémique la complémentarité des vecteurs électricité et gaz renouvelables dans la mobilité de demain, évitant de recourir à une solution unique qui générerait de fait des tensions tant sur le système énergétique, les matières mobilisables et les infrastructures de réseau.

⁴ <https://www.afgnv.org/atouts-environnementaux/>

France, le taux d'incorporation du bioGNV dans le GNV distribué est désormais de 16 %⁵, attestant d'une réelle trajectoire de conversion vers les renouvelables. Celle-ci doit être soutenue, car elle représente, notamment pour le fret routier et les trajets longue distance, une des rares solutions bas carbone mobilisable à court terme et à coût raisonnable, compte tenu notamment d'une motorisation à un stade mature d'industrialisation.

- **Une mesure des émissions des véhicules en analyse de cycle de vie** permettrait en ce sens de donner les signaux nécessaires aux acteurs de la filière pour accélérer cette dynamique. Dans l'attente de la mise en place par la Commission européenne d'une méthodologie d'une telle mesure, un système combinant une mesure des émissions à l'échappement et une garantie d'achat de gaz renouvelable pour un nombre défini de kilomètres par an associée au véhicule vendu sur sa durée de vie permettrait d'engager cette dynamique vertueuse.

Les poids lourds fonctionnant au bioGNV représentent une solution à faibles émissions abordable et mobilisable à très court terme, contrairement aux solutions électriques et à hydrogène

Les véhicules lourds fonctionnant au bioGNV sont déjà commercialisés et utilisés par un nombre croissant de transporteurs et gestionnaires de flotte sur désormais tous les segments du transport lourd. La Fédération Nationale des Transports Routiers appelle d'ailleurs à favoriser ce carburant pour réduire les émissions de gaz à effet de serre du fret routier⁶. À l'inverse, les poids-lourds électriques et encore plus hydrogène restent à ce jour en phase de développement, confrontés à des questions technico-économiques majeures (taille et coût des batteries, poids des véhicules et autonomie pour l'électricité, durée de vie et coût des piles à combustibles, sécurité des systèmes pour l'hydrogène) pour lesquelles des efforts en matière de recherche et d'innovation sont encore nécessaires avant d'envisager une commercialisation plus large et ceci sur tous les segments du transport de marchandises.

Mobiliser les infrastructures existantes, une équation économique gagnante :

Les solutions de mobilité bioGNV ont un avantage économique très important par rapport aux solutions hydrogène car elles peuvent reposer sur les réseaux existants de transport et de distribution de gaz. En effet, le méthane renouvelable peut se substituer au gaz « naturel » dans le réseau au fur et à mesure qu'on en injecte des quantités de plus en plus grandes.

À l'inverse, le développement des poids lourds à hydrogène pose question en l'absence d'infrastructures de transport et de distribution existantes. Si un développement d'infrastructure de transport d'hydrogène est envisageable par la requalification de certaines artères⁷, les coûts de développement d'un hypothétique réseau de distribution dédié à l'hydrogène restent réhibitifs.

⁵ <https://www.energylab.sia-partners.com/observatoire-biomethane-2020>

⁶ <https://www.fntr.fr/espace-presse/actualites-agenda/pour-une-politique-energetique-exigeante-et-efficace>

⁷ Voir <https://negawatt.org/Developper-l-hydrogene-pourquoi-et-comment>