

MOTION DE SOUTIEN AU GAZ NATUREL POUR VÉHICULES (GNV) POUR LA DÉCARBONATION DU TRANSPORT ROUTIER

Le 14 février dernier, la Commission Européenne publiait sa proposition de règlement CO2 pour les véhicules lourds du transport routier de marchandises et de personnes. À l'horizon 2030 pour les bus et 2040 pour les poids lourds et les autocars, seules les technologies électriques et hydrogène seraient autorisées pour renouveler ces véhicules.

La Communauté de Communes Pays d'Apt Luberon (CCPAL) a fait le choix du GNV dès 2016 avec un projet de station intercommunale. Opérationnelle depuis 2018, cette station avitaille les véhicules de la CCPAL, du syndicat de collecte des ordures ménagères (SIRTOM) ainsi que de plusieurs communes.

La CCPAL a validé son Plan Climat fin 2020 et la décarbonation de ses moyens de transport est une des actions visant à réduire ses gaz à effets de serre et à utiliser une énergie renouvelable locale.

L'intérêt des solutions électriques et hydrogène est indéniable à condition que l'énergie utilisée soit disponible, d'origine renouvelable ou à faible teneur en carbone.

La CCPAL regrette cette décision car beaucoup d'éléments ne sont pas pris en compte pour étayer ce choix :

- la Commission Européenne retient une approche de calcul uniquement au "pot d'échappement". Aussi, elle ne distingue pas l'électricité renouvelable de celle produite à partir de charbon ; et elle ne fait pas de différence entre un hydrogène bas carbone et sa version fortement carbonée ;
- analysés en cycle de vie, les véhicules roulant au biométhane (BioGNV), génèrent en moyenne 80% d'émissions de CO2 en moins par rapport aux véhicules diesel classés "Euro 6" ;
- n'autoriser que l'électrique et l'hydrogène, c'est passer d'une dépendance à l'énergie fossile à une dépendance aux importations de terres rares, de métaux et de composants critiques, dont l'extraction échappe souvent à nos normes environnementales ;
- la Commission Européenne ne tient pas compte des contraintes de ravitaillement et du temps de charge colossal qu'il faut pour un poids-lourd alors que le temps d'un plein de GNV est identique à celui d'un plein diesel ;
- Le bioGNV peut être produit localement grâce à la méthanisation, permettant à la fois, la valorisation des déchets mais aussi la production d'une énergie renouvelable locale.

C'est pour toutes ces raisons que la CCPAL s'engage aux côtés de GRDF, de l'AFGNV et de tous les professionnels du transport routier qui ont fait le choix du GNV pour demander à l'Etat Français de soutenir cette filière vis-à-vis du potentiel qui est le sien.



M. Gilles RIPERT

Président de la CCPAL

M. Lucien AUBERT

Président du SIRTOM

Mme Véronique ARNAUD-DELOY

Maire d'APT

M. Pascal RAGOT

Maire de BONNIEUX

Mme Laurence LE ROY

Maire de GARGAS

Mme Charlotte CARBONNEL

Maire de ST-MARTIN-DE-CASTILLON

M. Luc MILLE

Maire de ST-PANTALEON

M. Frédéric ROUX

Maire de VIENS