

## **La méthode du Facteur de Correction Carbone (dite CCF) pour décarboner le transport lourd rapidement et durablement grâce à un mix énergétique large**

Le secteur des transports est le seul dont les émissions de gaz à effet de serre n'ont pas diminué depuis 1990, en France et en Europe. C'est pourquoi, nous, acteurs économiques, organisations professionnelles, collectivités et associations, nous inscrivons pleinement dans un objectif ambitieux de décarbonation du secteur.

### **Face à l'ampleur et l'urgence de la tâche, un mix énergétique est indispensable pour décarboner le transport lourd**

Plusieurs études (de l'IFPEN, de Carbone 4, du Centre Commun de Recherche de la Commission européenne (JRC)) ont montré que les véhicules roulant au bioGNV, aux biocarburants, à l'électricité et à l'H<sub>2</sub>, constituent des solutions performantes – malgré des maturités différentes – pour décarboner à terme le transport lourd. Seul un mix énergétique alliant toutes ces alternatives au diesel permettra de relever ce défi majeur : avec plus de six millions de poids-lourds qui circulent en Europe et environ 300 000 mis en service chaque année, il faudra environ vingt ans pour renouveler le parc, autant pour le décarboner à partir du moment où le diesel sera banni des immatriculations. Or, en 2021, celui-ci représente encore 96 % des ventes de poids lourds en Europe.

### **Un projet de la Commission européenne qui exclut le bioGNV et les biocarburants**

Basé sur un calcul des émissions à l'échappement, le projet de révision du Règlement 2019/1242 concernant les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules lourds proposé par la Commission européenne (CE) s'appuie presque exclusivement sur les solutions électrique et hydrogène pour décarboner l'ensemble du secteur : outre la fin du bus thermique (hors H<sub>2</sub>) proposée dès 2030, la CE ne prévoit une part de marché du GNV pour les autocars que de 1% en 2040 (Etude d'impacts). Enfin, si l'objectif de réduction des émissions de 90% en 2040 pour les Poids lourds et les autocars laisse théoriquement de la place à d'autres énergies, le calcul des émissions à l'échappement risque de conduire les fabricants à favoriser, aux côtés de l'électricité et de l'hydrogène, les carburants fossiles plutôt qu'une offre de véhicules roulant exclusivement avec des carburants renouvelables, plus chers à la production et pas mieux valorisés dans le calcul des émissions.

Indispensables dans le mix futur du transport lourd, les offres électrique et hydrogène ne sont aujourd'hui pas matures. S'appuyer exclusivement sur ces solutions constitue un pari risqué quant à la capacité des fabricants à fournir une offre rapidement, à celle des transporteurs et collectivités à acquérir les véhicules, nettement plus chers. C'est aussi sur la capacité à déployer les bornes de recharge en nombre et en puissance suffisants que les fabricants s'interrogent, via leurs représentants européens. Face à ces incertitudes, le recours à une méthodologie technologiquement neutre est nécessaire.

### **Le Facteur de Correction Carbone : une méthodologie simple, éprouvée et reconnue pour prendre en compte toutes les solutions performantes.**

Déjà éprouvée en Suisse, la méthode dite du Facteur de Correction Carbone (ou Carbon Correction Factor, dit CCF) permet de prendre en compte bioGNV et biocarburants aux côtés de l'électricité et l'hydrogène pour décarboner le transport. En maintenant un calcul des émissions à l'échappement, la méthode ne vient remettre en question, ni la logique du texte proposé par la CE, ni l'efficacité des solutions « 0 émissions ». Le principe, illustré sur le cas du GNV, consiste à calculer les émissions à

l'échappement, corrigées du taux d'incorporation de bioGNV dans le GNV à l'échelle européenne. Cette valeur est déjà disponible, et mise à jour annuellement, au sein de la base de données EC SHARES, pour le bioGNV et chacun des biocarburants. La méthode peut être appliquée à l'ensemble des biocarburants issus de la biomasse, dont le bioGNV, reconnu à émissions nulles à l'échappement par la Directive 2018/2001 dite REDII (Annexe 6), du fait de l'origine biogénique du CO<sub>2</sub> émis (celui-ci ayant été absorbé en amont par la biomasse à partir de laquelle est produit le carburant). Elle est également applicable aux carburants synthétiques produits grâce à la capture de CO<sub>2</sub> de l'atmosphère.

Simple de mise en œuvre, la méthode du CCF constitue un cercle vertueux, les fabricants de véhicules n'étant incités à développer des véhicules GNV (ou diesel) que si le taux d'incorporation de bioGNV (respectivement de biodiesel) est conséquent. En France, celui-ci a doublé en 2022, pour atteindre 26%, et l'AFGNV estime que la mobilité GNV pourra être 100% bio avant 2033.

Validée par la Commission TRAN du Parlement européen en septembre, la méthode du CCF et les Carbon Neutral fuels font l'objet de plusieurs amendements déposés par cinq groupes parlementaires en Commission ENVI du Parlement. L'Etat italien soutient l'introduction de la méthode dans le Règlement.

**Ainsi, dans le cadre du processus législatif concernant la révision du Règlement 2019/1242 concernant les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules lourds, nous, acteurs économiques, organisations professionnelles, collectivités et associations appelons à soutenir :**

- **L'introduction, pour les carburants renouvelables ou de synthèse répondant aux critères de la directive 2018/2001 dite RED (annexe VI), de la notion de carburants neutres en CO<sub>2</sub> à l'échappement (« CO<sub>2</sub> neutral fuels »),**
- **L'introduction de la méthodologie dite du Facteur de Correction Carbone (CCF).**

### **Les fédérations, les transporteurs, les constructeurs et les chargeurs**





PIAGGIO®



IVECO • GROUP



### Les collectivités, les syndicats d'énergies







Les Energéticiens et distributeurs de carburant



endesa

TRYON  
Environnement



Alter.Mob  
Accompagner la transition des mobilités



BLOCCALPS  
CRAUDONNÈRE ALBANIÈRE GRANGES

PRODEVAL  
INGÉNIERIE DES SOLUTIONS GAZ

PROVIRIDIS  
GREEN POWER

R-GDS

Gazie  
Le Gaz Naturel pour Véhicules

SEVE  
Saumur Energies Vertes

Francegaz  
ENSEMBLE, TRANSFORMONS L'ÉNERGIE



alki

Développeurs de stations GNV



ELECTRO  
Solutions • Expertise • Innovation

