

# Vers un plan de RELANCE ÉCOLOGIQUE pour l'Union européenne ?

La Commission européenne a présenté son grand plan de relance le 27 mai dernier doté de 750 milliards d'euros. Outre la réparation des dommages économiques et sociaux immédiats causés par la pandémie de Covid-19, le nouveau budget européen laisse une part à la transition énergétique, notamment la décarbonation des transports.



Accélérer la transition vers la neutralité climatique.

L'exécutif européen affirme que le plan de relance de l'UE servira aussi à renforcer le « pacte vert » afin que la reprise s'inscrive dans une optique de transition écologique.

Ainsi la Commission prévoit de renforcer le fonds pour une transition juste en l'élevant à 40 milliards d'euros, car selon elle, « *compte tenu de la crise du coronavirus, la nécessité d'une reprise verte et durable s'est faite encore plus pressante, mais aussi le besoin d'apporter un soutien aux régions les plus vulnérables* ». En fait, l'enveloppe complémentaire pour le fonds pour une transition juste se compose de 2,5 milliards d'euros au titre du prochain budget à long terme de l'UE et de 30 milliards d'euros au titre de l'instrument Next Generation EU qui s'ajoute au 7,5 milliards d'euros dont il était doté lors de sa création. Ce financement est destiné à aider les États membres à accélérer la transition vers la neutralité climatique mais aussi à atténuer les incidences socio-économiques de la transition écologique dans les régions les plus touchées. La France pourrait ainsi bénéficier de 2,14 milliards d'euros de subventions.

## DES FINANCEMENTS POUR VERDIR LES TRANSPORTS ET RÉNOVER LES INFRASTRUCTURES

La mise en œuvre du mécanisme européen pour « *une transition juste* » se fera au sein des Régions. Ainsi la Commission européenne et la Banque européenne d'investissement (BEI) ont mis en place un dispositif de « facilité de

prêt » au secteur public le 28 mai dernier. Cela consiste à distribuer une enveloppe de 1,5 milliard d'euros provenant du budget de l'UE sous forme de subventions aux Régions, et des prêts à hauteur de 10 milliards d'euros, financée par les ressources propres de la BEI. Ce dispositif est destiné à renforcer les investissements publics en faveur de domaines tels que les infrastructures énergétiques et de transport ainsi que d'autres projets susceptibles de réduire les coûts socio-économiques de la transition vers une Europe neutre pour le climat d'ici à 2050, par exemple des structures de production d'hydrogène propre,

etc. Concrètement, ces projets peuvent se traduire par la mise en place d'unités de méthanisation et de points de recharge dont pourrait bénéficier un transporteur pour alimenter sa flotte de camions propres. À noter que le plan de relance proposé par la Commission européenne fera l'objet de négociations avec le Parlement européen et le Conseil en vue de son adoption rapide. Les premiers appels à projets devraient être lancés après l'adoption et l'entrée en vigueur de la facilité de prêt au secteur public et l'approbation des plans territoriaux de transition juste. •

SAMORYA WILSON

## DES ONG EUROPÉENNES RÉCLAMENT UN PLAN DE RELANCE D'AVANTAGE ÉCOLOGIQUE

Les organisations de la société civile française et allemande appellent leurs gouvernements ainsi que la Commission européenne à se saisir de plans de relance pour accélérer la transition vers une économie neutre en gaz à effet de serre. Pour elles, la lutte contre le Covid-19 ne doit pas se faire au détriment du climat et de la biodiversité. Par exemple, elles demandent que le système d'échange de quotas d'émissions de l'Union européenne (ETS) soit réformé en profondeur afin d'aligner le facteur de réduction linéaire des quotas d'émissions sur un objectif de zéro émission nette bien avant 2050, de préférence en 2040. Elles souhaitent exclure l'option d'étendre le marché carbone ETS aux transports et aux bâtiments car « ces secteurs exigent un prix du CO<sub>2</sub> bien plus élevés, pour réellement favoriser la baisse des émissions » et les prix actuels de l'ETS « retarderaient gravement leur transition ». Pour les ONG, d'autres instruments sont beaucoup plus efficaces, en particulier les normes de CO<sub>2</sub> pour les voitures et les camions. Ils appellent également à mettre en place un mécanisme d'ajustement carbone aux frontières. S.W.

## La programmation pluriannuelle de l'énergie a été adoptée

Le gouvernement a adopté la feuille de route de la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) pour 2019-2028 à travers la publication de deux décrets du 21 avril 2020. Le PPE qui encadre la stratégie bas carbone de la France à l'horizon 2050, consacre un volet au transport. Selon le PPE, s'agissant des transports, par rapport aux objectifs de réduction des émissions fixés par la première stratégie nationale bas carbone, au final, selon un bilan provisoire, les émissions du secteur sont supérieures aux cibles envisagées. Ce retard s'explique par les faibles prix des énergies ces dernières années, des gains d'efficacité énergétique pour les véhicules neufs moins importants que prévu, le décalage entre émissions théoriques des véhicules et émissions réelles, la reprise de l'activité économique, et le décalage au regard de l'ambition en matière de report modal. En ce qui concerne le transport des marchandises, la stratégie bas carbone vise une réduction de 28 % des émissions du secteur en 2030 par rapport à 2015. L'objectif de la neutralité carbone implique une décarbonation complète des transports terrestres, notamment par le passage aux carburants alternatifs fortement décarbonés (en analyse du cycle de vie). La transformation complète du parc de véhicules est donc nécessaire, ainsi que le déve-

loppement des infrastructures de recharge électrique et de distribution de gaz renouvelables (biogaz, hydrogène, etc.).

Pour les poids lourds, il est conseillé de viser à l'horizon 2040 une consommation réelle de :

- 21 l/100 km pour les véhicules neufs roulant au diesel ;
- 15 kg/100 km pour les véhicules neufs roulant au gaz naturel véhicule (GNV) ;
- 129 kWh/100 km pour les véhicules roulant à l'électricité.

La PPE demande aux pouvoirs publics de donner au secteur des signaux prix incitatifs. Cela passe aussi par une harmonisation progressive de la concurrence intra-européenne du transport routier, afin d'harmoniser les taux de taxation sur les carburants au niveau européen ou au sein d'un groupe d'États membres voisins, notamment pour le transport routier professionnel, en cohérence avec les objectifs de verdissement des flottes. La PPE vise également à permettre l'internalisation des coûts externes de l'usage de la route (climatiques, environnementaux, sanitaires, d'usage) et à faire payer le juste prix au mode routier, à la fois sur les longues distances et en milieu urbain. •

S.W.

**PASCAL PIHEN, PRÉSIDENT DES TRANSPORTS PIHEN (60 ET 42)**

3 QUESTIONS À...

### Une entreprise qui a pris le virage de la transition énergétique en faisant le choix du biocarburant



D.R.

→ **L'Officiel des transporteurs : Vous avez choisi d'adopter le bio carburant Oleo100 pour une partie de votre parc, comment déployez-vous cette démarche environnementale poussée au sein de vos entités ?**

**Pascal Pihen :** En effet, depuis juin 2019, nous utilisons sur notre site de Rémy (60 - Région Hauts-de-France) le bio diesel Oleo100, la première énergie issue de l'agriculture française, fabriquée 100 % à base de colza. En avril dernier, nous avons remplacé la cuve existante par une autre de plus grande capacité, car elle était sous-dimensionnée pour répondre à nos besoins, car 30 % de la flotte de ce site roulent désormais avec ce carburant novateur. Notre agence de Roanne (Région Auvergne-Rhône-

Alpes) vient à son tour d'être équipée, depuis le mois de mai dernier, d'une cuve de ce carburant écologique, soit une énergie 100 % sûre, non toxique et garantie 0 % de déforestation. Cette cuve a été livrée par Saipol (Groupe Avril), afin de permettre d'emblée à la moitié de la flotte de véhicules poids lourds et super lourds des Transports Pihen Rhône-Alpes de faire le plein d'Oleo100. Ce qui va permettre à ce second site de réduire de 60 % à 80 % ses émissions de gaz à effet de serre par rapport au gazole fossile et d'améliorer le bilan carbone de ses clients.

→ **Le passage du diesel classique au biocarburant, n'entraîne-t-il pas des coûts additionnels en matière d'entretien du véhicule, notamment le changement de filtres ?**

**P. P. :** Il est vrai que par rapport au diesel traditionnel, les constructeurs de véhicules routiers recommandent pour utiliser Oleo100 une fréquence plus courte de vidanges et de remplacement des filtres, mais la surconsommation de carburant engendrée par l'introduction d'Oleo100 dans les réservoirs reste marginale. Elle est même

quasiment nulle lorsque le conducteur applique très sérieusement les règles de l'écoconduite. Bien qu'Oleo100 reste compatible et miscible avec le carburant diesel classique, nous avons choisi de l'utiliser à 100 % sur les véhicules destinés à ce biocarburant, sans procéder à aucun mélange, pour obtenir des résultats objectifs en termes de consommations, de réduction des polluants et de fiabilité des mécaniques.

→ **Qu'est-ce qui vous a motivé à vous engager dans la transition énergétique ?**

**P. P. :** Avec Oleo100, les entreprises du groupe Pihen ne changent presque rien, mais ça change tout... surtout pour l'environnement et la planète. Nous avons déjà signé la charte CO<sub>2</sub> jadis et nous envisageons d'obtenir le label à court terme grâce à nos efforts. Nous avons été le tout premier des clients du Groupe Avril à arborer fièrement les couleurs « d'Oleo100, notre énergie 100 % colza français » sur nos véhicules. Grâce à cette customisation, notre démarche en matière de durabilité sera visible sur toutes les routes de France! •

PROPOS RECUEILLIS PAR SAMORYA WILSON