

EN PARTENARIAT AVEC

AGIR CHAQUE
JOUR DANS VOTRE
INTÉRÊT



ET CELUI
DE LA SOCIÉTÉ

bref

ECO

AUVERGNE-RHÔNE-ALPES

HORS-SÉRIE **VILLE DURABLE** NOUVEAUX HORIZONS

TOME 2

GRAND TÉMOIN :

Bruno Bernard,
Président de la Métropole de Lyon

**UNE VILLE PLUS VERTE,
PLUS BELLE ET QUI RESPIRE :**

Jardin Pré Sensé, Mille Pousses,
Désimperméabiliser la ville, Crisalid,
Projet alimentaire territorial...

UNE VILLE PLUS FLUIDE :

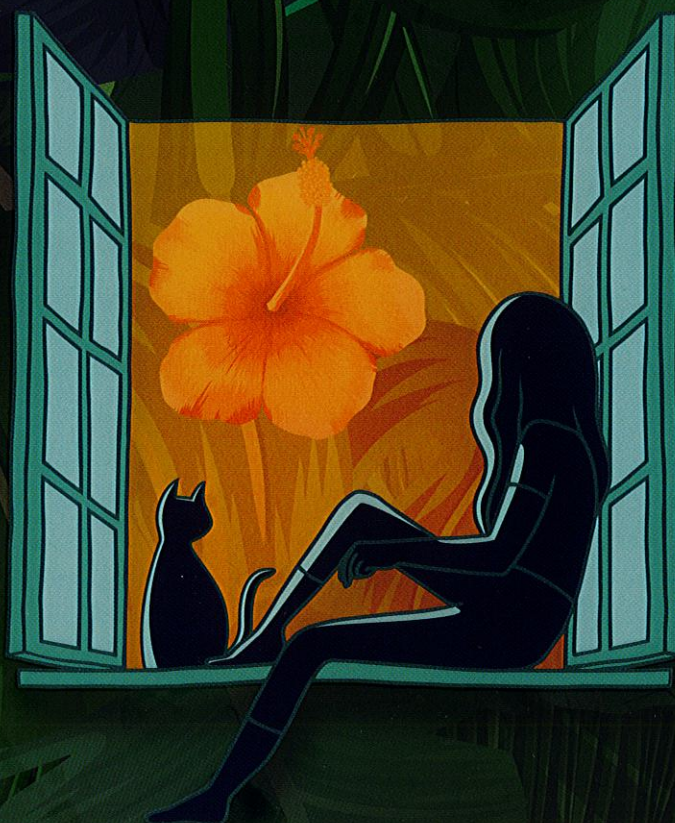
Via Allier, Vélo de fonction
InspIRE, Railcoop...

UNE VILLE MOINS ÉNERGIVORE :

Territoire carbone neutre,
Réseaux de chaleur, GNVolontaire,
Biocarburant au colza...

UNE VILLE INNOVANTE :

Caeli Energie, Citygie-Francioli,
Greenmot, Matériauthèque,
Laboratoire des plantes...



Renault Trucks et Pihen Roanne roulent pour le colza français

Le constructeur de poids lourds Renault Trucks a noué un partenariat avec le groupe Avril, producteur et distributeur d'un B100, un biocarburant au colza. Et les Transports Pihen ont sauté le pas pour les livraisons en zones urbaines. Une filière 100% française... Pour l'instant.



L'éventail des carburants alternatifs pour camions et cars s'est élargi au B100, un biocarburant au colza qui permet une réduction de 60% des émissions de CO₂ et jusqu'à 80% de celles de particules fines. Une solution qui, par ailleurs, peut convaincre les entreprises hésitant à investir lourdement dans la transition énergétique de leur parc, puisque la conversion (« *retrofit* ») d'un véhicule diesel au B100 ne nécessite pas d'intervention lourde. Il reste à accueillir sur son site une cuve spécifique, puisque le B100 n'est pas distribué en stations publiques.

Renault Trucks a finalisé, à l'automne 2020, un partenariat avec le groupe Avril, producteur d'un biocarburant au colza, le Oléo100. Le constructeur de Vénissieux-Saint-Priest, près de Lyon, s'est engagé à « lever les potentiels freins techniques et financiers ». Saipol, filiale d'Avril spécialisée dans la distribution de l'Oléo100, fournit quant à elle gracieusement la cuve aux transporteurs qui convertissent des véhicules ou en acquièrent des neufs compatibles au B100.

« Pour continuer à livrer en ville »

Sur leur site de Roanne, les Transports Pihen ont « *retrofité* » la moitié de leurs poids lourds. « Nous les utilisons en zone longue parce qu'ils peuvent se ravitailler à notre siège de Compiègne, mais aussi pour livrer en périphérie des villes, là où il y a les centres commerciaux et logistiques, explique le dirigeant, Pascal Pihen. Grâce au

colza, nous pourrions continuer à le faire en cas de grève des raffineurs. » Il suit également de près les négociations en cours, au plan national, pour que les véhicules au B100 bénéficient de la vignette Crit'Air 1 : « Il faut trouver des solutions en attendant l'hydrogène, sinon nous aurons de plus en plus de mal à livrer nos clients en périphérie de villes, car les Zones à faibles émissions (ZFE) vont se développer. »

Mais Pascal Pihen assure avoir été également séduit par un autre argument : le caractère 100% français du colza, annoncé par Avril. Le transporteur a bien entendu les inquiétudes des détracteurs du B100 qui critiquent le changement d'affectation de sols au détriment de cultures pour l'alimentation, mais il s'est laissé convaincre par Avril qu'on « *ne déshabille pas Pierre pour habiller Paul* ». Ce que confirme Bruno Gagnepain, ingénieur biocarburants à l'Ademe : « L'arrivée sur le marché du B100 n'a pas vraiment modifié les situations d'assolement, d'autant qu'on ne l'utilise pas à la même hauteur que le gasoil. Le colza est loin d'atteindre un niveau où il serait concurrent des cultures pour l'alimentation, comme le tournesol. La filière palme est bien plus concernée et le soja pas loin de la ligne rouge. »

Le risque que l'ingénieur entrevoit plutôt, en cas d'augmentation de la demande de B100, est « *un glissement vers l'importation* ». L'Ukraine, par exemple, en fournit énormément. Or, constate-t-il, « on n'a pas d'éléments permettant d'en vérifier la traçabilité. C'est donc à surveiller ».

 Véronique Vigne-Lepage