



Poids lourds, bus, utilitaires... « Les normes CO2 risquent de s'appliquer dans l'ensemble du transport routier, où les contraintes sont encore plus fortes »

La Commission européenne s'apprête à réviser les normes CO2 applicables aux voitures. Mais un train peut en cacher un autre : ce qui sera décidé pour les véhicules légers pourrait déterminer les règles pour l'ensemble du transport routier, alertent les acteurs du secteur, qui plaident pour une approche fondée sur le mix énergétique, pas uniquement l'électrique.



La révision des normes CO2 pourrait transformer le secteur du transport routier. (Photo Laurent Grandguillot/REA)

Par **Tribune collective**

Publié le 10 déc. 2025 à 14:00 | Mis à jour le 10 déc. 2025 à 14:07



Votre abonnement vous permet d'accéder à cet article

La Commission européenne **s'apprête à réviser les normes CO2** applicables aux voitures. À première vue, le sujet semble concerner uniquement les automobilistes. Mais un train peut en cacher un autre : ce qui sera décidé pour les véhicules légers risque de déterminer les règles pour les utilitaires, les poids lourds, les bus, les autocars et l'ensemble du transport routier.

Or, dans ces secteurs essentiels à notre économie, les contraintes sont encore plus fortes, les marges plus faibles et les solutions moins facilement accessibles.

LIRE AUSSI :

- **Voiture électrique : une étude pointe les surcoûts des alternatives pour l'après 2035**
- **Le grand plan automobile européen pourrait être repoussé à janvier**

Ensemble - acteurs du transport routier de marchandises et de voyageurs, filières des biocarburants et du biogaz - , nous alertons sur un risque majeur : que la souhaitable électrification des véhicules repose sur une approche qui, appliquée aux véhicules lourds, barrerait la route à des solutions complémentaires qui sont accessibles, matures et pertinentes pour décarboner la route.

Une trajectoire difficilement soutenable

Nous partageons l'objectif de réduire rapidement et drastiquement les émissions du transport routier. Mais les réalités de terrain doivent être entendues. Aujourd'hui, l'électrification progresse, mais moins vite que prévu. L'âge moyen des véhicules augmente, les immatriculations baissent et les investissements restent hors de portée pour beaucoup de ménages et d'entreprises.

Les constructeurs eux-mêmes **alertent sur une trajectoire devenue difficilement soutenable**. Dans le transport de marchandises et de voyageurs, ces difficultés sont encore plus prégnantes : inadéquation de l'offre de véhicules électriques à certains usages, maillage du territoire insuffisant en infrastructures de recharge de forte puissance, coût d'acquisition des véhicules élevé.

« La méthode comptage est scientifiquement contestable et disqualifie de facto toutes les

énergies autres que l'électricité et l'hydrogène. »



Leadership & Management

Chaque jeudi, un rendez-vous inspirant sur des questions de leadership et de management. Inscrivez-vous en un clic !

Recevoir gratuitement la newsletter



Ce que nous contestons, c'est la méthode de comptage des émissions actuellement en vigueur, dite « du réservoir à la roue ». Cette méthode est scientifiquement contestable et disqualifie de facto toutes les énergies autres que l'électricité et l'hydrogène. Elle contredit de plus les règles fixées par la Directive européenne relative aux énergies renouvelables (RED) qui reconnaît les biocarburants durables comme des carburants neutres en carbone.

Limiter le choix des technologies réduit la transition à une vision théorique, éloignée des usages réels. Cela accroît aussi notre **dépendance aux matières premières importées**, tout en fragilisant nos industries. Beaucoup d'entreprises n'ont pas les moyens de suivre et certains ménages risquent d'être durablement exclus du renouvellement du parc automobile. Persister dans un modèle d'exclusion de certaines alternatives disponibles risque de conduire des acteurs à différer leur sortie des énergies fossiles, et donc à ralentir l'ensemble de la décarbonation.

Recourir aux biocarburants

En tant qu'acteurs responsables de la mobilité, nous voulons oeuvrer avec détermination à décarboner les transports, premier secteur émetteur de gaz à effet de serre en France et en Europe.

Nous soutenons le choix de l'électricité comme solution centrale sur le chemin de la décarbonation, et nous affirmons que son développement mérite d'être encouragé. Cependant, depuis de nombreuses années, les biocarburants et le biogaz contribuent aussi à réduire les émissions du transport européen, sans modification majeure du parc existant et sans attendre l'arrivée d'infrastructures nouvelles.

LIRE AUSSI :

- **CO2 : ce rapport choc qui estime que les biocarburants sont pires que les carburants d'origine fossile**

En complément de l'électricité, les acteurs du transport routier ont besoin de pouvoir **recourir aux biocarburants** et au biogaz, qui sont des leviers essentiels pour accélérer la transition, contribuent à réduire les émissions du transport européen, sans modification majeure du parc existant et sans attendre l'arrivée d'infrastructures nouvelles.

Une seule solution : le mix énergétique

La seule approche réaliste, crédible et soutenable est celle du mix énergétique, fondée sur une évaluation claire et rigoureuse des émissions sur l'ensemble du cycle de vie des carburants et des véhicules. C'est à cette condition que le transport pourra accélérer sa décarbonation : grâce à l'ensemble des technologies disponibles : électrique, biogaz et biocarburants, carburants de synthèse et hydrogène. Les opposer est un non-sens écologique ; les combiner est un impératif climatique.

L'enjeu de la révision à venir n'est donc pas seulement de décider de l'avenir de la voiture. Il s'agit aussi de déterminer le cadre dans lequel se fera - ou ne se fera pas - la décarbonation du transport lourd, de la logistique, des voyageurs, et donc d'une grande partie de notre économie.

Isabelle Weber est présidente d'Esterifrance.

Alain Landec est président de la Fédération de la Distribution Automobile (FEDA).

Laurent Favreau est administrateur en charge de la mobilité propre à la Fédération Nationale des Collectivités Concédantes et Régies (FNCCR).

Florence Dupasquier est présidente de la Fédération Nationale des Transports Routiers (FNTR).

Jean-Sébastien Barrault est président de la Fédération Nationale des Transports de Voyageurs (FNTV).

Erwan Cotard est président de France Mobilité Biogaz (FMB).

Louis Nègre est président du Groupement des Autorités Responsables de Transport (GART).

Alexis Gibergues est président de l'Organisation des Transporteurs Routiers Européens (OTRE).

Olivier Gantois est président de l'Ufip Energies et Mobilités (Ufip EM).

Jean-Thomas Schmitt est président de l'Union des Entreprises de Transport et de Logistique de France (Union TLF).

Tribune collective

THÉMATIQUES ASSOCIÉES

Environnement

Transports



Publiez votre expertise sur Les Echos

En tant qu'abonné Premium, vous avez accès au Cercle : une tribune exclusive sur Les Echos pour partager vos analyses, affirmer votre vision et nourrir le débat auprès des décideurs économiques.



[Je rédige ma tribune](#)