

DÉBAT PUBLIC PROGRAMMATION PLURIANNUELLE DE L'ÉNERGIE

DU 19 MARS AU 30 JUIN 2018



CAHIER D'ACTEUR

N°0 Nov 2018

CAHIER D'ACTEUR

Proposition pour un plan national de développement GNV et bioGNV

REDUIRE L'EMPREINTE CARBONE DU TRANSPORT ET AMELIORER LA QUALITE DE L'AIR

Basé sur une technologie mature, le GNV offre des performances environnementales répondant aux normes les plus exigeantes, réduit le bruit de moitié par rapport aux motorisations diesel. A ce titre, il fait partie des solutions qui permettront de réussir la transition écologique dans les transports.

En France, la Loi de Transition Énergétique pour la Croissance Verte (LTECV) et la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) adoptées fin 2015 ont fixé un objectif global de -40% d'émissions de GES à horizon 2030 par rapport à 1990, objectif auquel le secteur des transports par la route, qui représente aujourd'hui près de 30% des émissions françaises de GES, doit logiquement contribuer.

Le gaz naturel utilisé pour les véhicules lourds et utilitaires présente des gains en matière d'émissions de GES pouvant atteindre 15% comparativement au gazole. Ce bénéfice peut être amplifié par l'utilisation de biométhane, qui parmi les biocarburants avancés gazeux est l'un des rares qui peut être produit à une échelle industrielle. Le bioGNV permet en effet de réduire jusqu'à 80% des émissions de GES en analyse dite du « puits-à-la-roue ».

L'amélioration de la qualité de l'air est devenue un enjeu majeur de santé publique. Les véhicules GNV émettent des quantités de polluants inférieures aux seuils de la norme Euro 6, en particulier concernant les émissions d'oxydes d'azote et les émissions de particules. La simplicité du système de dépollution garantit un maintien des performances environnementales sur toute la durée de vie des véhicules.

ACCOMPAGNER LA MUTATION DE L'ACTIVITE INDUSTRIELLE LIEE AUX TRANSPORTS LOURDS ET UTILITAIRES

La filière française du secteur de la construction automobile emploie aujourd'hui près de 450 000 salariés.

Le secteur des transports routiers doit répondre à des problématiques à forts enjeux sur plusieurs fronts : diminuer durablement ses émissions de gaz à effet de serre, contribuer à une amélioration rapide de la qualité de l'air, diversifier son mix énergétique et continuer d'offrir des solutions compétitives pour les utilisateurs.

Qui sommes nous ?

L'AFGNV œuvre quotidiennement à promouvoir le gaz naturel véhicule et joue le rôle de plateforme auprès de ses membres sur des sujets économiques, techniques et réglementaires. Elle rassemble plus d'une centaine de membres issus du secteur industriel (constructeurs, énergéticiens, équipementiers, bureaux d'étude) et du secteur public & collectivités (ministères, métropoles, syndicats d'énergie).

L'objectif du Plan Climat de mettre fin à la vente des voitures émettant des gaz à effet de serre d'ici 2040 fait peser un risque quant au maintien à long terme de

l'activité des industries qui ont investi sur les technologies traditionnelles.

Les compétences et les savoir-faire acquis depuis de nombreuses années sur les motorisations thermiques par les constructeurs, les équipementiers et les instituts de recherche peuvent être mis à profit avec la mise en place d'une filière française du véhicule industriel GNV et bioGNV. Actuellement leader en Europe en matière de nouvelles immatriculations pour les camions et autobus GNV, la France doit profiter de cette dynamique positive pour accélérer la tendance et développer une nouvelle filière industrielle d'excellence selon une logique d'exportation sur le marché européen. L'AFGNV estime que d'ici 2030 un développement du GNV en France selon la trajectoire PPE préserverait jusqu'à 36 000 emplois dans la construction automobile tout en créant jusqu'à 1 800 emplois nets, principalement liés au déploiement du réseau de stations d'avitaillement.

Au-delà des emplois directement induits par la construction des véhicules, le GNV est également porteur d'activité pour les équipementiers spécifiques à la technologie gaz. Il existe par ailleurs de nombreuses sources d'innovation dans les technologies en lien avec la production des gaz renouvelables, qui contribueront à la réussite du développement du bioGNV (méthanisation, gazéification, power-to-gas).

ACCELERER LA TRANSITION ECOLOGIQUE DES ENTREPRISES DE TRANSPORT

Le GNV et le bioGNV, une solution validée par les professionnels du transport de marchandises

Les professionnels du transport de marchandises évoluent dans un marché européen fortement concurrentiel, et disposent de faibles marges de manœuvre pour mener à bien leur transition écologique tout en préservant leur compétitivité. Une massification

de l'usage du gaz dans la flotte poids-lourds et utilitaires contribuera à atteindre ces deux objectifs. La solution a démontré son efficacité d'un point de vue environnemental et opérationnel et sa viabilité d'un point de vue économique, sous réserve du maintien des mesures incitatives qui compenseront transitoirement les absences d'effet d'échelles inhérents au faible développement de ce nouvel écosystème.

L'une des difficultés que rencontreront les professionnels du transport dans leurs opérations de conversion d'une solution gazole vers une solution gaz réside dans l'accès au carburant. Dans la mesure où environ 50% des acteurs du transport de marchandises et 80% des acteurs du transport de voyageurs disposent de leur propre équipement de remplissage gazole, peu d'entre eux disposeront de la taille critique permettant de se doter en propre d'une station GNV qui, à service rendu équivalent, mobilise des investissements 5 à 6 fois plus importants. Aussi une conversion massive vers le gaz nécessitera pour la grande majorité des transporteurs d'externaliser l'avitaillement, par une multiplication des stations d'accès public ou mutualisé.

Élargir l'offre de solutions pour le transport de voyageurs

Le transport de voyageurs par autocar couvre des besoins de mobilité diversifiés (transport scolaire, lignes régulières, tourisme, longue distance) qui se distinguent par d'importantes variabilités des kilométrages annuels. Alors que les lignes longue distance se caractérisent par des kilométrages supérieurs à 200 000 km/an, les lignes scolaires dépassent rarement les 25 000 km/an.

Cette diversité des cas d'usage se traduit par une plus grande segmentation des types de véhicules, et donc une moins grande polyvalence de ces véhicules d'un type d'activité à un autre. Cette particularité permet au secteur du transport de voyageurs de mieux tirer parti des différentes énergies alternatives, et notamment de l'électrique qui progresse pour les usages urbains et péri-urbains. Le gaz trouve ses avantages sur les trajets moyenne et longue distances qui nécessitent des

autonomies supérieures à ce que propose l'offre électrique disponible sur le marché .

Les autocars gaz bénéficieront des stations induites par les besoins du transport de marchandises. Cependant ce mode de fonctionnement pourrait atteindre rapidement ses limites, les emplacements de ces stations étant avant tout déterminés pour le transport de marchandises. En complément des stations initiées pour les usages logistiques, les autocars devront s'appuyer lorsque nécessaire sur des stations initiées pour leur propre usage, et pour lesquelles les collectivités joueront un rôle clé en facilitant leur mise en place.

ACCOMPAGNER LES TERRITOIRES

Le gaz renouvelable, un relais de croissance local au service de la mobilité

L'année 2017 a vu un doublement des volumes de biométhane injectés dans le réseau de gaz naturel par rapport à 2016, passant de 215 GWh à environ 400 GWh, et le cap symbolique des 1 000 GWh pourrait être dépassé d'ici la fin de l'année. Les acteurs de la filière des gaz renouvelables proposent d'accélérer cette dynamique en relevant l'objectif 2030 de la PEE, actuellement fixé à 10% du mix gazier.

En France, la production du biométhane est très majoritairement basée sur la valorisation des déchets (agricoles, industriels, déchets de restauration, déchets de collectivités, gaz issu des installations de stockage des déchets non dangereux). Le biométhane produit en France représente un gisement considérable pour augmenter la part des biocarburants avancés dans le mix énergétique des transports. La méthanisation constitue déjà pour des agriculteurs un complément de revenu, et procure à l'ensemble du monde agricole, et en particulier aux éleveurs, une perspective de diversification de leur activité historique.

Le GNV est aujourd'hui le débouché privilégié des gaz renouvelables, concentrant près de 80% des utilisations des Garanties d'Origines valorisées. Bien que l'utilisation du gaz dans le secteur des transports puisse techniquement se développer indépendamment des gaz renouvelables (les véhicules et les infrastructures d'avitaillement fonctionnent indépendamment de l'origine du gaz), le GNV permettra le développement d'une filière de production locale basée sur une économie circulaire.

Le GNV et le transport du quotidien

Le développement du GNV en France se présente comme un relais de transformation pour les transports au cœur des territoires. Si le modèle économique des stations « marchés » situées près des grands axes ou près des nœuds logistiques repose sur des trafics routiers importants, il est en revanche plus incertain pour les stations dites « territoires » qu'il faudra construire dans les zones où la demande est plus faible et plus diffuse.

Ces zones, souvent réparties autour de villes moyennes où l'activité logistique est moindre, font face à une plus grande dispersion des flottes de véhicules, rendant les investissements dans les stations d'avitaillement GNV moins rentables sur le court et moyen terme. Les collectivités territoriales joueront un rôle central dans le développement de ces équipements, en créant les plateformes locales qui faciliteront les conversions des petites et des moyennes flottes vers le GNV, comme par exemple par des appels à manifestation d'intérêt, des mises à disposition de foncier ou des participations au financement de stations en créant par exemple des SEM dédiées, éventuellement en connexion avec des projets de méthanisation.

PROJECTIONS DE DEVELOPPEMENT

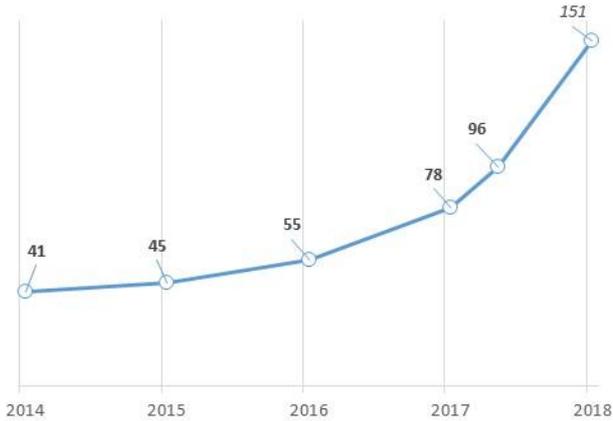
Depuis 2 ans, en réponse à un besoin croissant du secteur du transport routier, les acteurs de la filière GNV accélèrent le rythme d'implantation de points d'avitaillement GNV en France. Cette dynamique est soutenue par des programmes de l'ADEME :

- en janvier 2018, l'appel à projets CGI/ADEME a récompensé 8 lauréats, qui déploieront 100 stations GNV pour alimenter 2 100 camions.
- L'ADEME a lancé en avril 2018 un nouvel appel à projets GNV pour compléter le maillage dans les zones à plus faible trafic routier.

Par ailleurs, des acteurs de la sphère publique (syndicats d'énergies, conseils départementaux et régionaux, collectivités locales) et des transporteurs investissent désormais dans des stations en complément de la douzaine d'acteurs privés.

Nombre points d'avitaillement GNC & GNL*

Source : OpenData Mobilité Gaz



L'AFGNV est convaincue que le GNV et le bioGNV constituent un levier incontournable pour atteindre la neutralité carbone en 2050, et qu'il est nécessaire de conforter la dynamique actuelle par la mise en place d'un cadre fiscal et réglementaire pérenne. Centré sur les segments des poids-lourds, des autocars et des véhicules utilitaires légers, ce cadre a pour vocation première de fournir la visibilité nécessaire aux investisseurs de la filière.

Sur la base d'hypothèses de progression de parts de marché partagées avec ses adhérents, notamment les organisations professionnelles de transport et les constructeurs, l'AFGNV a établi des projections à 2030 dont les jalons 2023 et 2028 pour le parc véhicules sont les suivants :

	2023		2028	
	Nombre de véhicules	% parc	Nombre de véhicules	% parc
Poids-lourds	57 000	10%	145 000	26%
Autocars	3 000	3%	12 000	13%
Autobus	6 000	20%	10 000	33%
VUL	65 000	1%	185 000	3%
VP	5 000	-	80 000	-

Source : « Vers un marché GNV et bioGNV du véhicule lourd » - AFGNV - Novembre 2017

Un mix GNV évoluant vers 40% de gaz renouvelable en 2030 permettra de réduire les émissions de GES de

4,4 millions de tonnes de CO₂eq en rythme annuel par rapport à un scénario tendanciel. La consommation énergétique du parc GNV à cet horizon est estimé à 65 TWh. Le réseau d'avitaillement nécessaire est estimé à 2 000 points d'avitaillement GNC et GNL, formant une infrastructure nationale d'environ 1 500 stations¹.

CONCLUSION

Le recours à l'ensemble des énergies renouvelables sera une condition de succès pour atteindre la neutralité carbone du secteur des transports à l'horizon 2050. Les gaz renouvelables font partie du mix décarboné et contribueront efficacement à atteindre ce grand objectif, tout en apportant des bénéfices pour la collectivité en terme industriel et d'aménagement du territoire. La maturité et le coût maîtrisé de la technologie GNV garantissent une transition écologique réussies du transport routier.



¹ La directive 2014/14 dissocie les points d'avitaillement GNC et GNL, alors que ces points d'avitaillement cohabitent systématiquement dans les stations GNL/GNC.

cndp Commission nationale
du débat public

Commission
du débat public PPE

244 boulevard Saint-Germain 75007 Paris

ppe@debat-cndp.fr

<http://ppe.debatpublic.fr>

particulière