



## **Le GNV, une valeur sûre et éprouvée pour contribuer efficacement à la neutralité carbone en 2050 dans le transport routier de marchandises et de voyageurs**

Dès 2014, avec une Directive sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs, l'Europe s'est engagée dans le développement d'énergies alternatives au pétrole pour réussir la transition énergétique dans le transport routier. Sont concernés le gaz naturel, l'électricité et l'hydrogène.

Le 21 janvier 2021, le Ministère des Transports a lancé un groupe de travail « transition énergétique du transport routier » avec les transporteurs de marchandises et de voyageurs, les constructeurs de véhicules et les acteurs de la mobilité électrique, hydrogène et GNV. L'objectif est de définir, d'ici l'été 2021, une feuille de route pour atteindre la décarbonation totale du secteur en 2050. Le groupe réfléchira à un ou plusieurs scénarios de décarbonation, proposera des jalons à court et moyen terme par type de motorisation et segment de véhicules et cherchera à favoriser une vision commune pour réussir la transition écologique du transport routier. Pour démarrer sur de bonnes bases les travaux pilotés par le Ministère des Transports, il est intéressant de faire un point sur la mise en œuvre de cette Directive européenne. La France s'était fixé comme objectifs 80 points d'avitaillement GNV en 2020 et 140 en 2025. A date, 173 points d'avitaillement GNV sont en service en France avec une progression de +30% par rapport à 2019. La mise en service de 100 nouveaux projets est planifiée en 2021, soit une progression attendue de près de +60%.

Mais, ouvrir des stations n'est pas suffisant, il convient de développer en parallèle le parc des véhicules roulant au GNV. Aujourd'hui près de 13000 véhicules lourds roulent au GNV en France. Depuis 2014, les immatriculations augmentent de 20% par an. Par catégorie de véhicules, cette augmentation annuelle moyenne est de +160% pour les camions de marchandises ; +65% pour les autocars ; +13% pour les bennes à ordures et +6,8% pour les autobus.

Mais, développer des stations d'avitaillement et des véhicules n'est pas suffisant. Il faut également que la part d'énergie renouvelable dans le carburant concerné augmente régulièrement pour atteindre 100% en 2050. La version renouvelable du gaz naturel, c'est le biométhane. Lorsque ce biométhane est injecté dans les réseaux de gaz, des certificats de Garanties d'Origines sont émis à hauteur des volumes injectés. Les garanties d'origine sont gérées dans un registre national et leur utilisation précise l'usage auquel ils sont affectés. Le rapport entre le volume de garanties d'origines à usage carburant et le volume de gaz réseau utilisé comme carburant traduit le taux moyen de biométhane dans le GNV issu des stations raccordées au réseau. Ce taux était de 12% par an en 2018, de 16,7% en 2019. Malgré une baisse du transport de voyageurs, gros utilisateur de bioGNV, il devrait se maintenir à 17% en

2020. Notre filière vise 40% en 2030 et 100% en 2050. De plus, le biométhane est un biocarburant dit « avancé » qui répond aux exigences de la Directive européenne sur les énergies renouvelables.

Mais, caractériser un carburant par les véhicules, les stations d'avitaillement et son potentiel renouvelable n'est pas suffisant. Il faut le comparer aux autres carburants alternatifs. Carbone 4, premier cabinet de conseil indépendant spécialisé dans la stratégie bas carbone et l'adaptation au changement climatique, conclut ainsi sa récente étude « Transport routiers : quelles motorisations alternatives pour le climat ? » : *« nos analyses démontrent clairement que les technologies électrification par batterie et bioGNV tiennent le haut du pavé en termes de réduction d'empreinte carbone en cycle de vie quelques soient les véhicules considérés »*. Ces conclusions sont d'ailleurs corroborées par les travaux conduits par l'IFPEN en 2019 « Etude ACV de véhicules roulant au GNV et au bioGNV ». Ces travaux comparent les émissions de gaz à effet de serre sur le cycle de vie complet des véhicules GNV, bioGNV, Essence, Diesel, Electrique et Hybride.

Enfin, cerise sur le gâteau, le coût de possession d'un véhicule GNV roulant au bioGNV est compatible avec les contraintes économiques des professionnels du transport. Preuve en est le développement de cette solution auprès des chargeurs et des transporteurs.

Neuilly-sur-Seine

Le 12 février 2021