

LE GAZ NATUREL COMME CARBURANT : LA FRANCE PEUT-ELLE RATTRAPER SON RETARD ?

Corinne BERTHELOT



La Filière du GNV est organisée en France

L'Association Française du Gaz Naturel Véhicules fédère les acteurs du GNV

Entreprises gazières, Constructeurs de véhicules et matériels roulants, Equipementiers et distributeurs carburants, Motoristes, Centres de recherches, Transport urbain collectif, Collecte d'Ordures Ménagères, Collectivités Locales,...

Quelques membres :



Le gaz naturel est un carburant propre, sûr et adapté à tout type de véhicules

- **Carburant propre** (données IVECO, ADEME, UTAC)
 - ✓ 95% de réduction des émissions de particules et 85% de réduction des NOx par rapport au gasoil
 - ✓ 25% de réduction des émissions de CO2 par rapport à l'essence (et 10% par rapport au gasoil)
 - ✓ 50% de réduction de pollution sonore
 - ✓ Pas d'odeur des produits de combustion

Bilan carbone neutre pour la version renouvelable du GNV : le biométhane

- **Carburant sûr**
 - ✓ Le GNV est plus léger que l'air: en cas de fuite, il n'y a pas d'accumulation. Le risque est de ce fait limité en plein air et dans des locaux ventilés.
 - ✓ Température d'inflammabilité élevée, le GNV présente moins de dangers que les carburants liquides classiques

Selon une étude réalisée par la Société SECTOR pour l'AFGNV, les bus et BOM au GNV présentent moins de risques de circulation que ceux au gazole

- **Carburant adapté au transport terrestre et maritime**



Pour l'usage carburant le gaz naturel est :

- soit à l'état gazeux comprimé à 200 bars (GNC pour voitures et camions)
- Soit à l'état liquide refroidi à -160°C (GNL pour camions et bateaux)

Le GNV concernera principalement les flottes captives

➤ L'utilisation du GNV en France a démarré au début des années 90



Transports publics
(Bus GNV)



Propreté urbaine
(BOM GNV)



Grand public
(VL GNV, GNV à domicile)



Protocole de
développement de
stations
publiques)



Transport de
marchandises
(PL GNV)



➤ Le parc de véhicules GNV concerne principalement les Poids Lourds

- ✓ 2400 bus, soit 10% du parc total (GNC)
- ✓ 800 Bennes Ordures Ménagères, soit 13% du parc total (GNC)
- ✓ 200 camions (marché émergent à fort potentiel en GNC et GNL)
- ✓ 10 000 VL et VUL essentiellement en flottes d'entreprises (GNC)

➤ Des stations de distribution de carburant en faible nombre et essentiellement privées

- ✓ 115 grosses stations privées dédiées bus, BOM et camions marchandises
- ✓ 145 petites stations privées dédiées VUL et VL (petites collectivités locales)
- ✓ 40 stations publiques

Quatre vecteurs de développement et une alerte

- ❖ L'impasse de la « Diésélisation » excessive
- ❖ La pression grandissante des normes environnementales
- ❖ L'irruption de l'usage carburant du GNL pour le transport routier longue distance et le transport maritime,
- ❖ La valorisation en biométhane carburant du biogaz produit dans les unités de méthanisation

sont favorables au GNV, mais...

- La loi de Finance 2014, modifie la taxation du gaz naturel et du biométhane, y compris au détriment de l'usage carburant du gaz

La Diésélisation face à un changement de paradigme économique et environnemental

❖ Le fort taux de véhicules Diesel en France, contraint les raffineries, pèse sur notre balance commerciale et sur le coût du gasoil

❖ Qualité de l'air et santé deviennent des préoccupations majeures

La pollution par les particules fines est responsable de 42 000 morts prématurées par an (source : OMS)

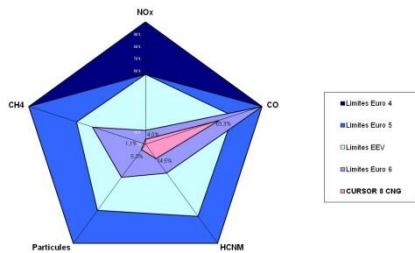
L'OMS a déclaré cancérigène certains des gaz d'échappement des moteurs Diesel

❖ La France s'expose à des amendes pour non respect des normes européennes de qualité de l'air

Application de la Norme Euro VI en Janvier 2014

Le GNV se positionne bien au delà des exigences de la Norme Euro 6 (depuis 1998, les véhicules GNV respectent cette Norme

Emissions Moteur CURSOR 8 CNG sur cycles ETC



Emissions Moteur CURSOR 8 CNG sur cycles ETC

| Emissions homologués sur cycle ETC | en g/kWh | | | | |
|------------------------------------|-------------|-------------|-------------|---------------|--------------|
| | NOx | CO | HCNM | Particules | CH4 |
| CURSOR 8 CNG | 0,14 | 2,53 | 0,08 | 0,0016 | 0,012 |
| Limites Euro 4 | 3,5 | 4 | 0,55 | 0,03 | 1,1 |
| Limites Euro 5 | 2 | 4 | 0,55 | 0,03 | 1,1 |
| Limites EEV | 2 | 3 | 0,4 | 0,02 | 0,65 |
| Limites Euro 6 | 0,4 | 4 | 0,16 | 0,01 | 0,5 |

L'adaptation technologique des véhicules Diesel à la norme Euro VI, qui exige 5 fois moins de rejets d'oxydes d'azote et 3 fois moins de rejets que la norme précédente, va renchérir le prix des véhicules Diesel et leur coût d'entretien

Au-delà des normes applicables aux véhicules neufs, des restrictions de circulation locales sur les véhicules polluants sont à l'étude

L'irruption du GNL comme carburant maritime et terrestre

Des essais concluants de camions fonctionnant au GNL ont été réalisés en France en 2012 – Amélioration significative sur l'autonomie et le bilan économique

Un important travail de mobilisation et de coordination conduit par le coordonnateur des actions ministérielles du GNL comme carburant maritime (un rapport GNL carburant routier sera remis au Ministre Français des Transports en juin 2014)

Les premiers camions, avec réservoirs GNL, seront homologués en 2014 (10 tracteurs routiers sont commandés par un transporteur du Sud Ouest de la France)

La filière « GNL porté » s'organise (12 entreprises agréées en France)

Trois stations GNL sont prévues en France dans le cadre du programme européen « Blue Corridor » (GNVERT chef de file pour la France)

Le biométhane cumule l'effet qualité de l'air du GNV et la neutralité CO₂ des renouvelables

Cette combinaison en fait un carburant largement plébiscité

Le biométhane carburant, fait l'objet de mesures d'accompagnement incitatives

- ✓ Un tarif de rachat pour le biogaz injecté dans les réseaux a été fixé
- ✓ La traçabilité de ces injections a été organisée, par un système de garantie d'origine permettant de dédier le biogaz à une application carburant, indépendamment de son lieu de production
- ✓ Les fournisseurs de gaz ont une incitation spécifique pour le réserver à l'usage carburant

La réglementation sur la responsabilité élargie du producteur de déchets contribue à augmenter la ressource méthanisable

Les premières réalisations sont entrées en fonctionnement, les projets sont nombreux

Une alerte sur l'évolution de la fiscalité du GNV/Biométhane carburant

- La loi de Finance 2014, prévoit de taxer le gaz naturel et le biométhane, y compris pour l'usage carburant, le niveau de la taxe est modeste mais
 - Cela souligne le caractère instable de la fiscalité
 - C'est incompréhensible pour le bioGNV
 - Les exemptions partielles dont bénéficient le Diesel n'ont pas été étendues au gaz

Propositions

Rassurer sur la pérennité d'une fiscalité des produits énergétiques favorable au GNV, sur des horizons compatibles avec les décisions d'investissement

Respecter la logique de la prise en compte du caractère renouvelable du biométhane

Accorder au GNV les mêmes avantages de défiscalisation partielle que ceux dont bénéficie le Diesel pour le transport de marchandises et de personnes

Merci de votre attention

