

BILAN DU PROGRAMME EQUILIBRE

Le 15 mai 2019 à Lyon

Intervention de Jean-Claude Girot, Président de l'AFGNV

Avec 110 membres, l'Association Française du Gaz Naturel pour Véhicules constitue l'association professionnelle de la filière du GNV et du bioGNV en France. Son but est d'accompagner la transition énergétique dans les transports en favorisant l'utilisation carburant du gaz naturel et du biométhane. Elle rassemble des constructeurs de véhicules, des fédérations de transporteurs, des fournisseurs d'énergies, des équipementiers de l'industrie, des collectivités territoriales et des opérateurs gaziers.

Les adhérents de l'AFGNV œuvrent quotidiennement pour accompagner une transition énergétique à coût maîtrisé dans le transport de marchandises et de voyageurs. L'implication, de plus en plus prégnante, des Régions, des Départements, des Agglomérations, des Communautés de Communes dans le GNV et le bioGNV ancre cette transition énergétique au cœur des territoires en offrant un Mix énergétique répondant aux besoins des acteurs économiques locaux.

La France possède l'un des plus grands réseaux de stations GNV pour poids lourds d'Europe. Depuis quatre ans, la France connaît un développement rapide du GNV et du bioGNV sur le marché des camions et possède aujourd'hui 130 points d'avitaillement publics. La filière mettra en service 60 nouveaux points d'avitaillement en 2019. Cette dynamique s'inscrit parfaitement dans l'objectif de la filière qui table sur 250 points d'avitaillement en 2020. Pour mémoire, notre filière s'est fixé cet objectif dans le cadre de la directive européenne AFI (Alternative Fuels Infrastructure). Les adhérents de l'AFGNV visent 2000 points d'avitaillement en 2030 pour alimenter 220 000 poids lourds avec une proportion de 40% de bioGNV dans le GNV.

Avec un parc en progression de +80% en 2018, le poids lourd gaz continue de susciter l'intérêt des transporteurs de marchandises et tire le développement de la filière du

GNV en France. Cette option est de plus en plus prisée par les professionnels du secteur logistique-transport car elle offre un double avantage : une alternative écologique particulièrement pertinente et une solution économique compétitive par rapport à la solution diesel.

Pour les transporteurs, cette solution GNV offre d'autres avantages. Beaucoup moins bruyant que les moteurs diesel, elle permet d'effectuer des livraisons nocturnes tout en s'affranchissant des contraintes d'autonomie et de coûts des véhicules électriques, très chers à l'achat. Au niveau écologique, elle permet de réduire significativement la pollution aux particules fines et aux oxydes d'azotes et offre une diminution très importante des émissions de CO₂ avec le bioGNV, la version renouvelable du GNV.

L'arrivée d'une gamme d'autocars au GNV et le développement du réseau de stations publiques annoncent des perspectives sur ce segment. Les marchés des bus et des bennes à ordures ménagères connaissent un développement significatif avec le choix de nombreuses collectivités territoriales de convertir leurs flottes au GNV. A noter, par exemple, le plan Bus 2025 de notre adhérent RATP qui prévoit 1600 bus au GNV d'ici 2025.

Dans ce contexte porteur, la stratégie énergétique de la France doit miser plus fortement sur le GNV et le bioGNV pour réussir la transition énergétique des transports. Le projet de PPE, qui formalise cette stratégie pour les cinq années à venir, présenté le 25 janvier 2019, et soumis à la consultation publique, identifie le GNV comme « *l'alternative la plus robuste au diesel pour les véhicules lourds* ». Ce projet reconnaît les bénéfices immédiats du GNV et du bioGNV pour abaisser significativement les niveaux d'émissions de CO₂ et de polluants du secteur des transports et pour répondre aux urgences climatiques et de santé publique auxquelles nous sommes confrontés.

Pour autant, avec un objectif de 60 000 poids lourds et 110 000 utilitaires GNV en 2028, le projet de PPE propose une ambition en retrait par rapport à la dynamique observée en France et en Europe depuis quelques années. L'AFGNV est convaincue qu'il est possible d'atteindre en 2028 un parc de 140 000 véhicules lourds et 180 000 utilitaires GNV conformément au plan national de déploiement du GNV présenté aux pouvoirs publics fin 2017.

Pour conclure, je souhaite saluer le travail remarquable réalisé dans le cadre du programme Equilibre et l'implication forte des transporteurs à l'initiative de ce programme. Je souhaite également évoquer un chantier que nous venons de lancer. Pour comparer de façon plus pertinente les solutions technologiques de transport routier, il est impératif de prendre en compte le caractère renouvelable des carburants pour mesurer les émissions de CO₂ des véhicules. La comptabilisation des émissions de CO₂ à l'échappement des véhicules donne une vision incomplète de l'empreinte carbone réelle d'un véhicule. En complément aux émissions à l'échappement, il convient d'intégrer des composantes ayant un impact sur les émissions de CO₂, selon une comptabilisation en Analyse du Cycle de Vie (ACV) : fabrication du véhicule, production de l'énergie et transport de cette énergie jusqu'à la station d'avitaillement et recyclage du véhicule. C'est le sujet de l'étude que nous venons, avec l'AFG, de confier à l'IFPEN : Evaluer les émissions de CO₂ du bioGNV en ACV et les comparer avec celles des véhicules électriques, gasoil et essence. Les résultats de cette étude seront connus fin septembre 2019.

Je vous remercie de votre attention.