

GNV/BIOGNV : ACCÉLÉRER LA MISE EN PLACE DE L'ANALYSE DE CYCLE DE VIE DES VÉHICULES



• **Entretien avec**
• **Gilles DURAND**
• Secrétaire général
• de l'Association
• française du gaz naturel
• véhicules (AFGNV)

Smart Mobility. L'AFGNV et l'Association française du gaz (AFG) ont confié à l'IFP Énergies nouvelles une étude qui compare le bilan carbone en analyse du cycle de vie des véhicules GNV et bioGNV à celui des véhicules diesel, essence, mais aussi électriques. Pourquoi une telle démarche ? Quels sont les résultats de cette étude ?

Gilles Durand. Le texte de la réglementation européenne d'avril 2019 sur les émissions de CO₂ des véhicules s'appuie sur une mesure des émissions de CO₂ en sortie du pot d'échappement, favorisant ainsi l'électrique, et demain l'hydrogène, au détriment du gaz, qu'il soit fossile ou renouvelable (biométhane). Il est précisé dans ce règlement européen que, d'ici à 2023, l'Union européenne va étudier la possibilité de

mettre en place une méthode de calcul des émissions de CO₂ en analyse de cycle de vie des véhicules, c'est-à-dire de la production du véhicule jusqu'à sa destruction, comprenant la production du carburant et sa combustion. Cette nouvelle réglementation est beaucoup plus pertinente parce qu'elle va mettre en avant les atouts des carburants renouvelables dont le biométhane fait partie. Notre message : accélérer la mise en place de cette méthode d'évaluation pour pouvoir prendre en compte le caractère renouvelable des carburants et surtout ne pas se limiter au seul choix des véhicules électriques. C'est pour cela que nous avons fait réaliser cette étude.

Nous l'avons confiée à l'IFP Énergies nouvelles qui est un organisme public reconnu, indépendant, qui réalise de nombreuses études de ce type pour l'ADEME et les pouvoirs publics. L'étude portait sur les véhicules légers de catégories C et D, donc moyens compacts et routières, les bus et les camions de 12 tonnes. Dans tous les cas examinés, les véhicules GNV/bioGNV émettent, en analyse du cycle de vie, moins de CO₂ que les véhicules électriques alimentés en électricité bas carbone comme c'est le cas en France. On voit qu'il y a un intérêt très fort à passer à cette analyse du cycle de vie, y compris pour les constructeurs européens dont Renault et PSA, qui pourraient être soumis à des amendes très lourdes, dès 2021, s'ils ne respectent pas le seuil maximum de 95 g de CO₂ par kilomètre. Les professionnels de l'automobile alertent sur le montant colossal de ces amendes qui pourrait se chiffrer en centaines de millions d'euros. Aujourd'hui, il est logique que les constructeurs européens se fo-

calisent sur le véhicule électrique pour baisser leurs émissions de CO₂.

Les autorités politiques européennes et françaises mettent en avant la filière électrique. Pourtant, le GNV et le bioGNV ont clairement montré leurs atouts et bénéficient même de mesures incitatives. Pourquoi, selon vous ?

D'abord, c'est très séduisant d'avoir une solution à disposition avec zéro CO₂ en émission directe. Il n'y a pas de calcul à faire comme pour les analyses de cycle de vie. Mais lorsqu'on regarde le problème de l'opérabilité des véhicules électriques, c'est-à-dire le temps de recharge, l'autonomie et le poids, plus on force sur l'autonomie, plus on dégrade le bilan CO₂. C'est aussi pour cela que l'Europe envisage de changer son fusil d'épaule d'ici 2023. Aujourd'hui, passer à d'autres énergies alternatives est plus compliqué. Il y a tout un travail d'adaptation des esprits. Lorsqu'on trouve une solution, on veut l'exploiter jusqu'au bout. C'est le cas avec l'électrique. Des sommes importantes ont été investies par les constructeurs et par l'État. Ensuite, avant de parler de bioGNV, on parlait de GNV, qui est une énergie fossile. Or il y a une volonté des pouvoirs politiques européens et français de sortir des énergies fossiles. En ce qui concerne le bioGNV, les pouvoirs politiques sont réticents, car ils pensent que cela va être compliqué d'en produire en quantité suffisante. Enfin, il est plus facile de mesurer les émissions de CO₂ en plaçant un appareil à la sortie du pot d'échappement : on sait ce que l'on mesure. Pour l'analyse du cycle de vie, on fait des hypothèses sur la production

des carburants renouvelables et leur utilisation. On analyse aussi le type de déchets, etc. C'est plus complexe.

Le GNV/bioGNV semble avoir mauvaise presse. On l'a vu récemment à travers un article paru dans *Le Monde* qui reprenait d'ailleurs une étude de T&E, elle-même en partie reprise d'une analyse effectuée par le groupe néerlandais TNO. Comment expliquez-vous cette prise de position ?

J'ai été assez surpris, car l'étude publiée dans *Le Monde* a été reprise en l'état de manière affirmative (les véhicules gaz polluent cinq fois plus que les véhicules diesel), sans précaution d'usage. Le journaliste a indiqué qu'il avait cherché à me joindre, la veille au soir pour le lendemain matin. *Le Monde* a cherché à joindre un cabinet de communication qui s'occupait de la conférence de presse que nous avions organisée pour parler des émissions de CO₂ des véhicules bioGNV. Or ce cabinet n'était pas habilité à répondre. D'autant que l'article du Monde parlait de polluants locaux comme les particules et les oxydes d'azote. Le journaliste a voulu faire un scoop. On est dans l'information de l'immédiateté, sans vérifier les sources. T&E est une ONG à but non lucratif, installée à Bruxelles et qui défend l'électrique. Cette ONG a extrait quelques bribes d'informations d'une étude de TNO pour comparer des éléments qui ne se comparent pas, des véhicules diesel mesurés sur le banc et des véhicules gaz mesurés en conditions réelles. Ils ont fait preuve de légèreté intellectuelle, car ils ont comparé des choses qui n'étaient pas comparables. Tout cela, avec une visée qui était de sortir le gaz naturel du champ des poids lourds, là où il n'existe pas, pour le moment, d'autre alternative crédible au diesel. Je pense qu'il n'y a pas de coïncidence sur le fait que cette

étude a été publiée dans *Le Monde* sans aucune vérification, sans aucune analyse de la part du journaliste, la veille de notre conférence de presse.

En Europe, les ventes de voitures GNV ont progressé en 2018, sauf en France qui accuse un net recul. Comment expliquer ce décalage ? Est-ce à cause du nombre insuffisant de stations ? Ou est-ce le manque d'enthousiasme des constructeurs ?

Les deux. L'Italie et l'Allemagne ont chacune un millier de stations ouvertes aux véhicules légers, sur l'ensemble de leurs territoires. Ces pays ont eu beaucoup de mal à progresser pendant très longtemps, mais on constate aujourd'hui une reprise. Avant, seul Fiat produisait des véhicules au gaz. Aujourd'hui, toutes les marques du groupe Volkswagen en proposent. Dans ces pays, où il y a déjà des stations, c'est bien reparti. En France, jusqu'en 2010, il n'existait qu'une quarantaine de stations, qui ne fonctionnaient pas toutes d'ailleurs. Les constructeurs français se sont laissés emportés vers le véhicule électrique. Pour en développer, Renault a investi des milliards d'euros. PSA s'y est également mis. La réglementation européenne sur le CO₂ ne change rien, car les constructeurs, ayant peur de payer de fortes amendes, déploient toutes les solutions électriques y compris dans les poids lourds. Aujourd'hui, il existe 143 points d'avitaillement en

France. Nous en aurons près de 200 en fin d'année. Malheureusement, même avec les ouvertures prévues qui porteront ce nombre à 250 fin 2020, cela ne sera pas suffisant pour développer un usage pour les véhicules légers des particuliers. Du fait de ce manque, les constructeurs français, qui ont déjà un problème d'émissions de CO₂ en sortie du pot d'échappement, ne trouvent donc pas de débouchés pour leurs véhicules. Nous pensons qu'en France, le GNV et le bioGNV vont être des carburants réservés, dans un premier temps, principalement aux professionnels, des véhicules utilitaires des artisans aux flottes privées des entreprises. Notre étude montre d'ailleurs que la baisse des émissions de CO₂ d'un véhicule utilitaire léger au bioGNV versus son « équivalent » diesel est particulièrement significative.

Par ailleurs, le modèle économique des véhicules légers et utilitaires légers au GNV est attractif. Le véhicule est beaucoup moins cher à l'achat qu'un véhicule électrique, mais également qu'un véhicule diesel et le prix du gaz est de 20 à 30% moins élevé que celui d'un carburant classique. La PFA, plate-forme automobile qui regroupe les grands constructeurs français, les grands équipementiers et plus 4000 petites entreprises sous-traitantes, estime qu'il y aura un million de véhicules au gaz en 2030. C'est très peu par rapport au parc total, soit 40 millions de véhicules. **B. L.**

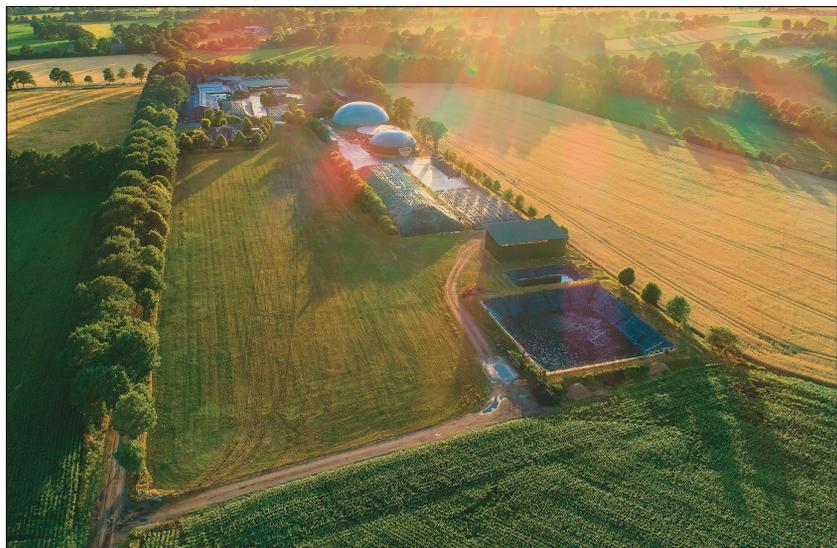


Photo ci-contre :

Rouler avec du biométhane offre des atouts en termes d'économie circulaire, de gestion des déchets et de soutien de l'agriculture