



GNV et BioGNV : une alternative performante pour les transports



Gilles DURAND, Secrétaire Général de l'AFGNV



COLLOQUE SUR LE **bioGNV** (Gaz Naturel Véhicules)

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

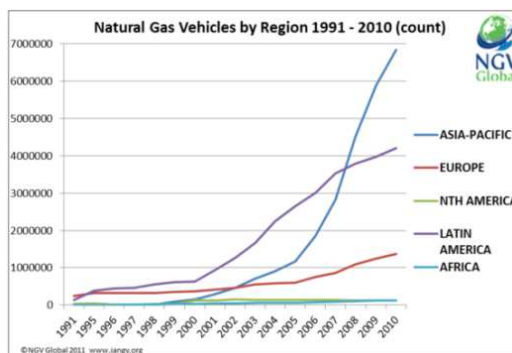
L'AFGNV réunit les acteurs de la filière gaz naturel et biométhane carburant, des constructeurs de véhicules, des équipementiers, des motoristes, des sociétés de transport collectif urbain, des entreprises de collecte d'ordures ménagères et des collectivités locales.



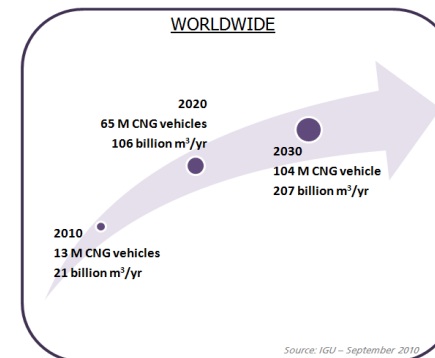
Le GNV couvre une large gamme de véhicules



L'usage du GNV se développe dans le Monde



Entre 1990 et 2010, le nombre des véhicules au GNV a augmenté de 18% par an dans le monde pour atteindre **13 millions de véhicules**



Source : International Gas Union

En 2020, il y aura **65 millions de véhicules** au GNV dans le Monde, soit 9% du marché

COLLOQUE SUR LE **bioGNV** (Gaz Naturel Véhicules)

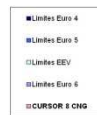
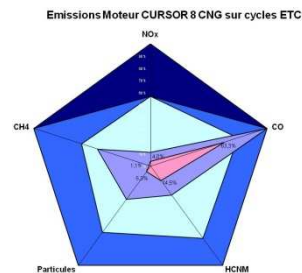
LIGER
Locminé Innovation et Gestion des Energies Renouvelables

Le GNV a des performances écologiques bien meilleures que le gasoil

(*)Données IVECO certifiées
Ministerio de Ciencia y
Tecnología. mesures réalisées
sur banc moteur avec système
de dépollution.

- 85% de réduction des émissions d'oxyde d'azote (NOx) *
- 92% de réduction d'émissions de particules fines*
- 50% de pollution sonore en moins
- Jusqu'à 90% de réduction des émissions de CO2 (pour le biométhane carburant)

et se positionne bien au delà des exigences de la Norme Euro 6



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

La valorisation du biogaz en biométhane carburant (BioGNV) conforte les atouts du GNV

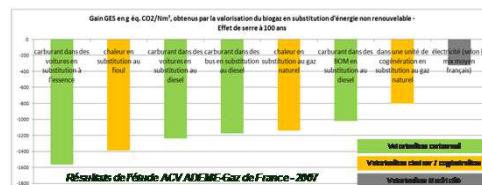
Cette valorisation est possible

Le biométhane, biogaz épuré, issu de la méthanisation des déchets fermentescibles et le gaz naturel sont parfaitement miscibles et sont utilisés indifféremment dans les véhicules GNV

Cette valorisation est souhaitable

La valorisation du biogaz en carburant présente le meilleur bilan en Gaz à Effet de Serre

Le biométhane carburant fait rouler nos véhicules avec un bilan carbone équilibré





Des contextes français et Européens favorables à l'avenir du carburant gaz naturel / biométhane (GNV/BioGNV)

1. Un changement de paradigme économique et environnemental
2. Un projet de Directive Européenne structurant sur les carburants alternatifs
3. L'irruption du GNL comme carburant maritime et terrestre
4. Le gaz naturel s'invite dans le débat sur la transition énergétique
5. Des mesures incitatives pour l'usage biométhane du carburant



1. Un changement de paradigme économique et environnemental

- ❑ Le déséquilibre croissant de l'outil français de raffinage du pétrole, dû au fort taux de véhicules Diesel en France, pèse sur notre balance commerciale et sur le coût du gasoil
- ❑ La pollution par les particules fines, émises notamment par les moteurs Diesel, est responsable de 42 000 morts prématurées par an (*source : OMS*)
- ❑ L'OMS a déclaré cancérigène certains des gaz d'échappement des moteurs Diesel
- ❑ L'adaptation technologique des véhicules Diesel à la norme Euro VI, applicable en 2014 et 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



2. Un projet de Directive Européenne structurant sur les carburants de substitution

❑ Un projet de texte présenté le 24 janvier 2013

- Déploiement d'une infrastructure pour carburants de substitution pour lesquels les lacunes dans la coordination du marché sont particulièrement significatives à savoir l'électricité, l'hydrogène et le gaz naturel

❑ GNC et GNL sont concernés par la mise en place, avant le 31 décembre 2020, de

- stations GNC ouvertes au public tous les 150 kms
- stations GNL ouvertes au public tous les 400 kms (routes du réseau RTE-T central)

❑ Un calendrier de négociations ambitieux

- Parlement
 - ✓ 16/17 septembre : publication du projet de rapport,
 - ✓ 14 novembre : vote en Commission TRAN
 - ✓ 19 février 2014 : vote en session plénière
- Conseil de l'UE
 - ✓ 11 mars 2013 : Conseil transport
 - ✓ 10 juin 2013 : Débat d'orientation en Conseil des Ministres
 - ✓ Ambition de la Présidence lithuanienne : parvenir à une position commune au Conseil Transport d'octobre (très ambitieux) ou décembre 2013



3. L'irruption du GNL comme carburant maritime et terrestre

- Un important travail de mobilisation et de coordination conduit par le coordonnateur des actions ministérielles du GNL comme carburant maritime (atelier n°4 le 12 septembre)
- Des essais concluants de camions fonctionnant au GNL ont été réalisés en France en 2012
- Les premiers camions, avec réservoirs GNL, devraient être homologués en 2014
- Une filière « GNL porté » qui s'organise
- Le barème Ecotaxe Poids Lourds positionne le GNV au niveau de l'hybride, le démarquant des motorisations Diesel
- L'Europe finance le programme « Blue Corridor » qui prévoit l'implantation de stations GNL sur des axes routiers européens (3 stations en France)



4. Le débat sur la transition énergétique

- ❑ Deux enseignements majeurs à retenir sur le thème du transport
 - Un appel à diversifier les modes de transport et encourager les solutions énergétiques alternatives pour sortir du pétrole ultra-dominant
 - Parmi ces alternatives, le constat que :
« le gaz naturel sera amené à jouer un rôle plus important pour une transition énergétique dans les transports et en particulier avec le biométhane »



5. Des mesures incitatives pour l'usage biométhane du carburant

- ❑ **Le biométhane carburant, fait l'objet de mesures d'accompagnement financier**
 - Un tarif de rachat pour le biogaz injecté dans les réseaux a été fixé
 - La traçabilité de ces injections a été organisé, 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**
 - Gisement accru de biométhane, carburant renouvelable qui possède les avantages du GNV en termes de pollution locale et un bilan CO₂ neutre



Conclusion

Le GNV avec son prolongement renouvelable, le BioGNV, représente un levier efficace de la transition énergétique dans les transports