

Cadre d'Action National pour le développement des Carburants Alternatifs (CANCA)

Réponse de l'AFGNV à la consultation publique

Le volet Gaz Naturel Véhicule (GNV) du projet de Cadre d'Action National pour le développement des Carburants Alternatifs (CANCA) en réponse à la directive européenne 2014/94 (dite directive AFI, pour « Alternative Fuels Infrastructure ») est actuellement soumis à une consultation publique.

Le CANCA doit fixer des objectifs en matière de nombre de points d'avitaillement GNV aux échéances 2020 (zones urbaines) et 2025 (corridors RTE-T), et lister les mesures qui permettront de remplir ces objectifs.

1. Des objectifs GNV et bioGNV inscrits dans la Programmation Pluriannuelle de l'Énergie (PPE)

L'élaboration du CANCA s'inscrit dans le sillage d'une stratégie mobilité propre annexée à la Programmation Pluriannuelle à l'Énergie (PPE) et approuvée par le décret¹ du 27 octobre 2016.

Cette stratégie poursuit globalement un triple objectif :

1. Réduire l'empreinte carbone du secteur des transports
2. Réduire les émissions de polluants du parc de véhicules, en particulier dans les grandes agglomérations.
3. Préparer et conduire une transition minimisant les impacts économiques pour les utilisateurs et pour la collectivité, tout en maintenant l'acceptabilité fonctionnelle des nouvelles solutions.

En vertu de ces trois lignes directrices, la PPE a intégré explicitement les solutions GNV et bioGNV en s'assignant les deux objectifs suivants :

- Accélérer le développement des énergies renouvelables : « Soutenir le développement du bioGNV pour atteindre 0,7 TWh consommé en 2018 et 2 TWh en 2023, dans la perspective que le bioGNV représente 20 % des consommations de GNV en 2023, sur des segments complémentaires de ceux des véhicules électriques et des véhicules hybrides rechargeables ».
- Développer la mobilité propre : « Atteindre une part de 3% des poids-lourds roulant au GNV en 2023 ». En énergie globale consommée, la trajectoire de développement véhicule table sur 0,18 MTep en 2018 (2,1 TWh), 0,7 MTep en 2023 (8,3 TWh) et 1,09 MTep en 2025 (12,6 TWh).

Si l'on suppose que la quasi-totalité des commercialisations de GNV et de bioGNV sera réalisée par l'intermédiaire de stations ouvertes au public (au sens de la définition donnée par l'article 2 – alinéa 7 de la directive AFI) – hypothèse réaliste compte tenu du fait que les ouvertures au public ont été systématiquement prévues par toutes les dernières mises en service de stations - et si on retient un volume annuel moyen de mise à la consommation de 15 GWh/station², **le nombre de stations nécessaire pour couvrir les objectifs de la PPE serait de 140 stations en 2018, 500 stations en 2023 et plus de 800 stations en 2025.**

¹ Décret n° 2016-1442

² Énergie correspondant à la somme des consommations de 50 poids-lourds et permettant de couvrir des investissements dans des stations d'un montant de l'ordre de 1,2 M€. De manière plus empirique, c'est également le volume délivré annuellement par des grosses stations GNV sur des marchés matures tels que celui de l'Italie.

Si on se réfère à l'objectif de 3% des poids-lourds roulant au GNV en 2023, ce qui représente environ 24000 unités, **le nombre de stations nécessaire pour ce seul segment serait de 24000/50=480 stations.**

La feuille de route GNV³ remis aux pouvoirs publics en mars dernier par l'AFGNV estimait **le nombre de points d'avitaillement GNC et GNL nécessaire à fin 2020 à 250 unités** (voir annexe 1), situées majoritairement dans des agglomérations de plus de 100 000 habitants.

2. Un rapport parlementaire qui préconise le GNV pour le transport poids-lourds

Dans son rapport « *Écologie et automobile : une alliance française* », la mission parlementaire, mise en place au lendemain de l'affaire Volkswagen et confiée à Mme Delphine Batho, a émis 120 propositions destinées à « *porter haut l'offre française sur le front des révolutions majeures de la mobilité* ».

Dans sa proposition n°64, la mission propose de « **développer résolument le GNV et le bioGNV pour le transport de marchandise par poids-lourd** », fort du constat que seul le gaz peut procurer à court et moyen terme une alternative économiquement viable au diesel sur ce secteur fortement soumis aux effets de la concurrence intra-européenne.

3. Un réseau de stations GNV déjà en cours de déploiement

Une projection des points d'avitaillement GNC et GNL accessibles au public à fin 2018 a été réalisée par la filière début octobre 2016 sur la base d'informations fournies par les porteurs de projet de stations (voir annexe 2).

Il en ressort que **le nombre total de points d'avitaillements GNC et GNL à fin 2018** (existants et en projet) **est estimé à presque 180** (128 GNC et 46 GNL).

Cette projection à fin 2018 ne tient pas compte :

- Des projets de points d'avitaillement dont l'AFGNV n'a pas connaissance, notamment ceux développés par des entreprises locales de transport ou des syndicats d'énergies.
- Des positions annoncées par les territoires telles que l'Ile de France dont les intentions de mise en œuvre de zones à circulation restreinte d'ici 2019 induisent *de facto* une accélération de la mutation du parc du transport routier de marchandises vers la solution la plus mature et la plus pertinente au regard de ses contraintes opérationnelles et économiques, en l'occurrence le GNV et le bioGNV. C'est à ce titre que le Syndicat Intercommunal pour le gaz et de l'électricité en Ile-de-France (Sigeif) et la Caisse des Dépôts, en relation avec la Région Ile-de-France et la Ville de Paris, souhaitent créer une Société d'Économie Mixte pour la création de 10 stations GNV d'ici 3 à 5 ans.
- Des engagements des territoires, parmi lesquels 34 ont à ce jour inscrit formellement le développement du GNV et du bioGNV dans leur démarche TEPCV.

4. Une méthodologie qui ne prend pas en compte les prévisions de demande

La détermination du nombre approprié de points d'avitaillement GNC et GNL du projet de CANCA a été effectué à partir d'un modèle basé selon une approche « descendante », qui ne tient pas compte de la taille des parcs véhicules à alimenter.

³ <http://www.afgnv.info/attachment/661322/>

L'AFGNV estime que cette approche n'est pas conforme aux principes édictés par le volet mobilité de la PPE, qui dans son paragraphe §7.3 consacré au développement des infrastructures d'avitaillement précise que « *le présent document [la PPE] vise à définir le cadre, notamment en termes de demande, qui permettra de déterminer les actions pour le développement du marché relatif aux carburants alternatifs et le déploiement des infrastructures correspondantes, tel qu'exigé par la directive [AFI]* ».

Il apparaît que les nombres de 80 points d'avitaillement GNC d'ici fin 2020 dans les zones urbaines, péri-urbaines et autres zones densément peuplées, et de 140 points d'avitaillement GNC et GNL d'ici fin 2025 incluant les corridors RTE-T ne peuvent pas être considérés comme « approprié » lorsqu'ils sont mis en perspective de la demande GNV et bioGNV de la PPE.

En effet, avec un parc véhicule GNV consommant environ 5 TWh⁴ en 2020, la quantité d'énergie moyenne délivrée par chacune des 80 stations serait de l'ordre de 60 GWh/an, ce qui est bien supérieur à ce qu'une station, en dessous des seuils d'autorisation ICPE, est capable de livrer. À titre d'exemple, la station GNC de Bonneuil-sur-Marne est une des installations les plus importantes actuellement en service en France ; sa capacité maximale d'avitaillement est de l'ordre de 1500 tonnes/an, soit 20 GWh/an.

5. Les mesures d'accompagnement

La directive AFI demande aux États membres de prévoir les différentes mesures (législatives, réglementaires, fiscales...) permettant d'atteindre les objectifs du CANCA. La filière salue la mise en place de mesures spécifiques au développement du GNV, telles que le suramortissement de 40% sur les achats de véhicules neufs, ou bien l'appel à projet de l'ADEME « *Solutions intégrées de mobilité GNV* », qui, bien que non adapté aux réalités des porteurs de projet, envoie un signal intéressant sur la volonté de développer la filière du GNV.

Pour autant, il est regrettable que les mesures incitatives les plus structurantes ne soient pas abordées dans le CANCA, en particulier :

- une garantie du **maintien de l'écart de TICPE entre le GNV et le diesel** sur une période de 10 ans, soit jusqu'en 2025 inclus,
- un soutien au développement du bioGNV, par l'instauration d'une **différenciation forte entre les TICPE s'appliquant sur le GNV et le bioGNV**,
- dans le même esprit que le suramortissement sur l'achat de véhicules neufs, la mise en place d'un **fond de modernisation pluriannuel pour la rénovation du parc des véhicules industriels** (poids-lourds, autocars, utilitaires) accessibles à tous les professionnels du secteur du transport de marchandises, y compris les professionnels de la location longue durée.

6. Quels objectifs pour le GNV dans le CANCA ?

La filière française attend beaucoup des pouvoirs publics pour qu'ils accompagnent le développement du GNV, qui se confirme jour après jour et qui permettra au secteur des transports, aux côtés des autres mobilités alternatives, d'infléchir ses émissions de CO₂ et de diminuer drastiquement ses émissions de polluants tout en conservant sa compétitivité et sa performance opérationnelle.

La filière GNV estime qu'un engagement national proche des projections issues de sa vision stratégique est non seulement réaliste et tenable, mais indispensable pour encourager la diversification du mix énergétique des transports routiers tel que souhaité par la PPE et pour répondre efficacement et rapidement aux défis posés par la qualité de l'air dans les zones urbaines.

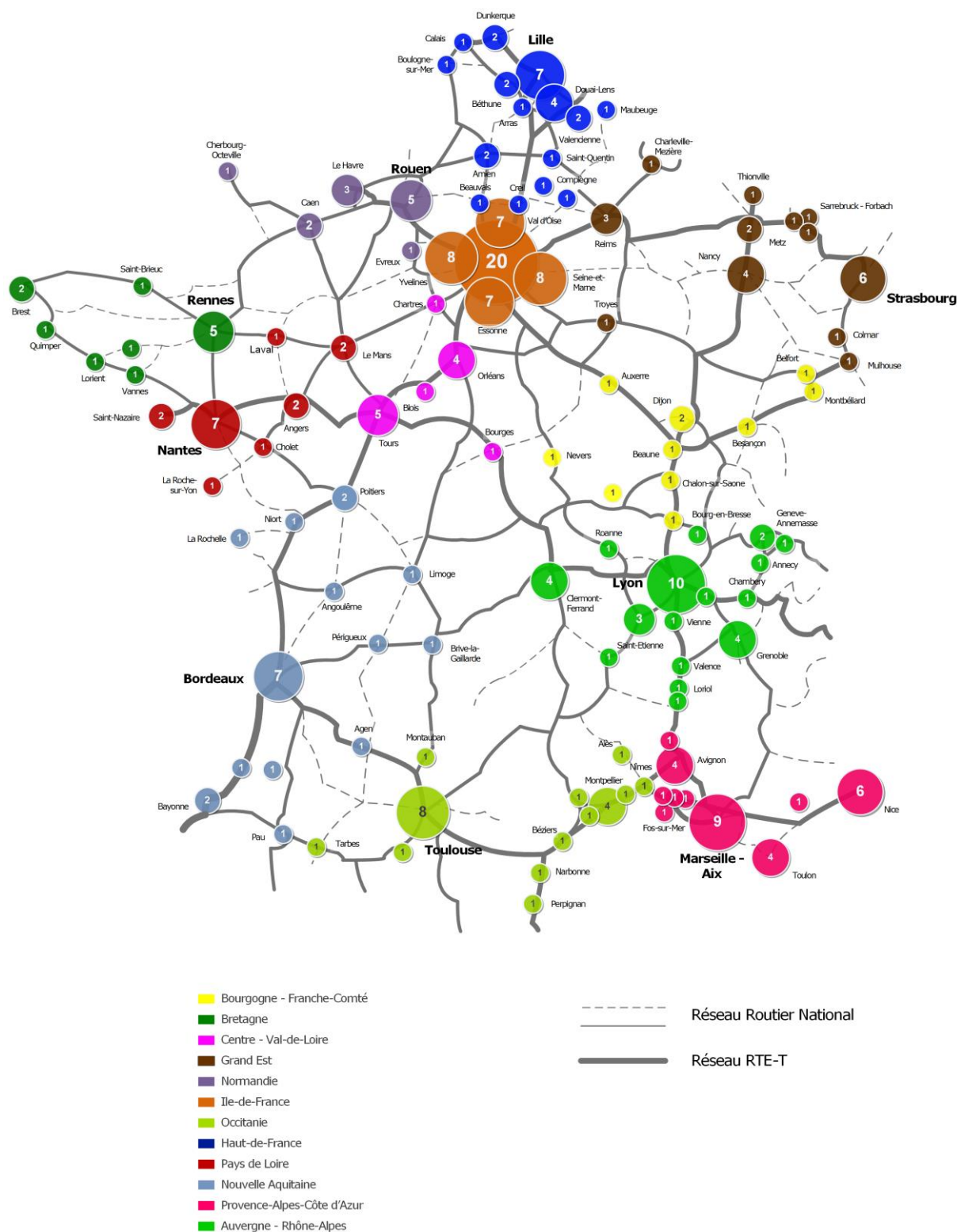
⁴ Estimation réalisée par interpolation des objectifs PPE des années 2018 (2,1 TWh) et 2023 (0,7 Mtep)

Ainsi, **un réseau de 250 points d'avitaillement d'ici fin 2020** (40 points GNL et 210 points GNC) étendu a minima à 300 points d'avitaillement en 2025 (+50 points GNC) est nécessaire pour couvrir correctement le territoire et assurer l'avitaillement du parc de véhicules GNV souhaité par les projections de la PPE.

Le CANCA est l'opportunité d'affirmer auprès de la Commission européenne l'ambition française pour une transition énergétique réussie dans les transports. Adopter un engagement minimaliste tel que proposé dans la version projet du CANCA relèverait d'un excès de prudence contreproductif et contribuerait à enrayer une dynamique industrielle qui place actuellement la France en position de leader sur le GNV pour les véhicules lourds au niveau européen.

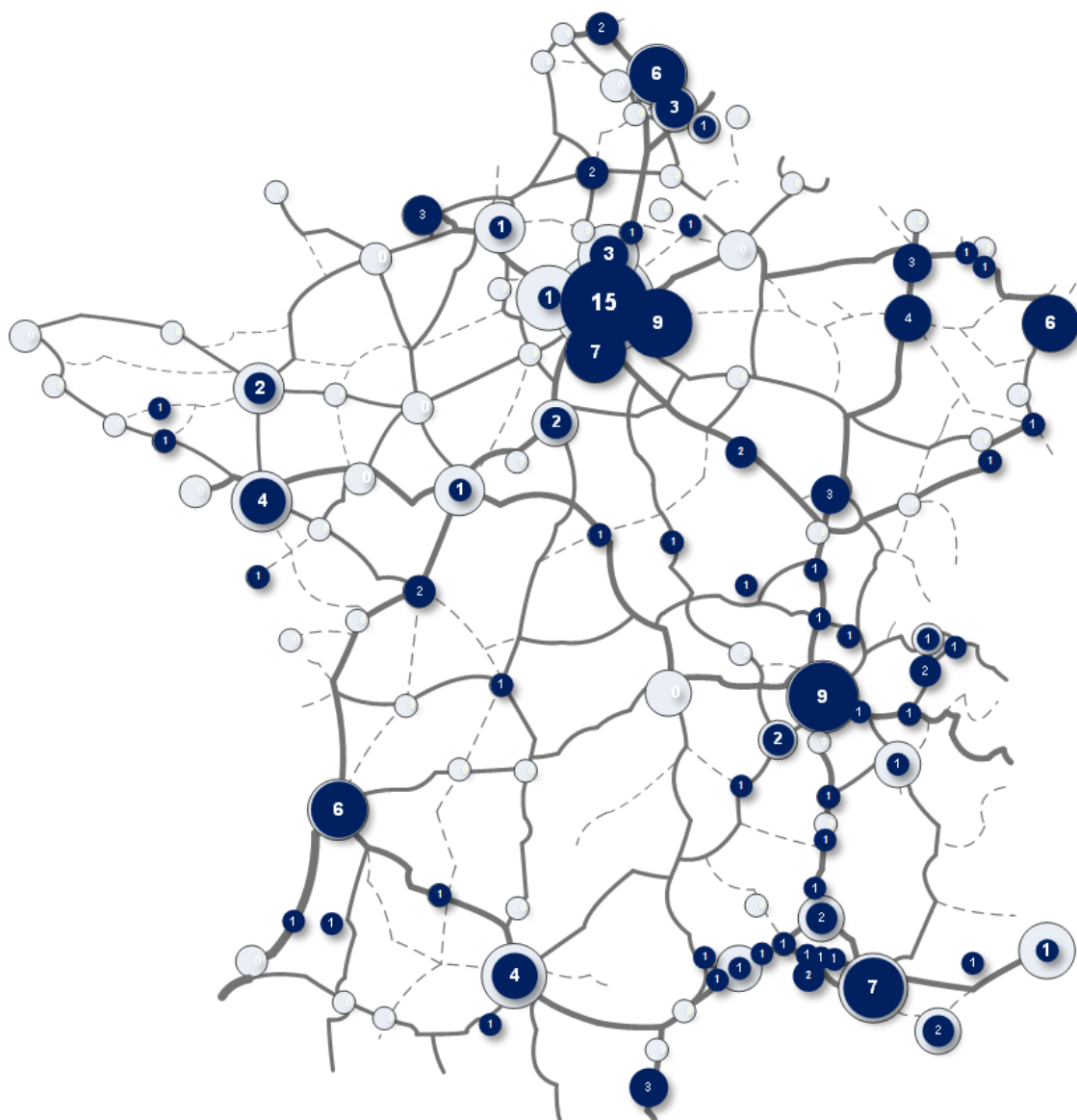
Annexe 1

Projection du réseau global de stations composé de 250 points d'avitaillement GNL et GNC à fin 2020, intégrant les 43 stations publiques existantes à fin 2015



Annexe 2

Projection des 174 points d'avitaillement GNL et GNC disponibles à fin 2018



Points d'avitaillement à fin 2020

Réseau de 250 stations publiques issu de la vision stratégique de l'AFGNV remise aux pouvoirs publics en mars 2016, permettant d'atteindre 11 000 poids-lourds et 17 000 véhicules utilitaires GNV



Points d'avitaillement à fin 2018

Projection réalisée à partir du réseau existant et des prévisions d'ouvertures déclarées par les porteurs de projet