

PLAN D' ACTIONS POUR LANCER LE BIOGNV EN FRANCE

1 Pourquoi soutenir et développer le bioGNV ?

1.1 Un contexte européen qui ouvre la route au GNV et bioGNV

Il est possible de favoriser rapidement un véritable décollage de la filière bioGNV en France par une meilleure coordination entre les différents ministères et la mise en place de mesures incitatives permettant à la fois de développer l'offre de biométhane (unités de méthanisation, injection, stations d'avitaillement) tout en stimulant la demande, notamment par l'existence d'une offre suffisante de véhicules utilisant ce carburant.

La directive européenne 2009/28/CE encourage les Etats membres à atteindre 10 % d'énergies renouvelables dans les carburants. La filière biométhane est le seul carburant indispensable et facilement développable pour atteindre ce taux d'ici 2020.

Par ailleurs c'est un carburant qui s'intègre parfaitement dans le paysage urbain avec une réduction significative du bruit et l'absence de particules. La France, comparée aux autres pays européens, est en retard sur le nombre de stations d'avitaillement et sur le parc roulant, alors que la filière technologique est déjà présente et mature.

Un projet de directive de **déploiement d'infrastructures pour des carburants de substitution**, préconise à fin 2020 la disponibilité d'infrastructures de gaz tous les 150 km pour les infrastructures GNV et tous les 400 km pour les infrastructures GNL.

1.2 Le bioGNV, couplé au GNV, présente des atouts dans tous les domaines

Énergétiques : augmentation du % d'ENR dans les carburants, indépendance énergétique.

Environnementaux : réduction des particules fines en ville, valorisation des déchets, qui deviennent des ressources.

Économiques : développement d'emplois non délocalisables (maintenance des unités, garages, stations d'avitaillement, véhicules), réel savoir-faire français sur la filière en général.

Sociaux : le développement du bioGNV devrait permettre de s'affranchir des augmentations du coût du carburant lié aux fluctuations du prix du pétrole et pourrait être un carburant « refuge » pour des transports en commun ou des populations fragilisées.

1.3 Cibles visées

Compte-tenu du très faible maillage actuel du réseau de stations, il semble à ce jour prématuré d'orienter le développement du marché vers les particuliers, les insatisfactions étant prévisibles face au manque de stations, de véhicules et de centres de maintenance. C'est pourquoi il est proposé de s'orienter plutôt vers :

- les propriétaires de flotte captives : entreprises et collectivités en priorité. Ils détiennent la grande majorité des véhicules en circulation, ainsi que des stations privées ou mixtes, et parfois le service de maintenance. L'ensemble du système est ainsi maîtrisé.
- les producteurs de biogaz (agriculteurs, industries et collectivités). Le monde agricole est grand consommateur de carburant, et il existe un très fort intérêt des porteurs de projets de méthanisation agricole, pour alimenter leurs véhicules avec du biogaz ou du biométhane. Des constructeurs d'engins agricoles commencent à produire des véhicules GNV en série, mais ne les proposent pas encore en France.

2 Points clés pour lancer un programme ambitieux de développement du biométhane carburant

2.1 Mobiliser les différentes parties prenantes par un signal clair

La condition indispensable au lancement de la filière est un signal clair du gouvernement en faveur de ce carburant. Une réelle volonté politique devra permettre de mettre en ordre de marche l'ensemble des services concernés. Ce signal positif et les actions coordonnées pour le développement du bioGNV et GNV attireront l'attention des collectivités et professionnels de la filière, et motiveront les constructeurs automobiles français pour proposer des gammes GNV ou hybride GNV. D'où les propositions suivantes :

- Nommer un coordinateur interministériel en charge du développement du GNV/bio-GNV qui sera en mesure de coordonner les actions des différents services de l'État concernés : ministères, CRE, Ademe, BPI, ANR.
- Inscrire des objectifs ambitieux et réalistes de développement du biométhane dans le Plan National d'Action en faveur des Énergies Renouvelables (PNAER) : 20 TWh produits et injectés en 2020 et 50 TWh en 2030.
- Inscrire un objectif ambitieux de développement du biométhane carburant dans le PNAER pour l'atteinte de l'objectif de 10% de biocarburant :
 - en 2020, 200 000 véhicules légers GNV et 20 000 véhicules lourds alimentés par 6 TWh de biométhane,
 - en 2030, 1 000 000 de véhicules légers GNV et 100 000 véhicules lourds alimentés par 33 TWh de biométhane

2.2 Fiscalité et réglementation

D'une manière générale, nous souhaitons que soit renforcé le soutien à la filière méthanisation. Sur ces aspects, les notes de recommandations du Club Biogaz sont disponibles en ligne. Sur la partie valorisation carburant, nous proposons de :

- Simplifier et actualiser le cadre réglementaire avec une réelle ouverture sur la filière GNV et bioGNV, notamment par une modification des textes régissant le transport du gaz naturel et la distribution, les stations d'avitaillement, la normalisation du bioGNV.
- Mettre en place une fiscalité cohérente, claire et incitative pour le soutien du bioGNV, à la fois pour les producteurs ou fournisseurs, et pour les utilisateurs finaux pour encourager l'acquisition de véhicules GNV :
 - exonération d'écotaxe poids lourds,
 - révision de la taxe sur les véhicules de société,
 - défiscalisation partielle des taxis,
 - soutiens équivalents à ceux des véhicules électriques.
- Faire passer la pression maximale de remplissage des réservoirs de 200 à 220 bar. Les réservoirs actuels peuvent largement accepter cette pression, pouvant résister à plus de 300 bar. Augmenter de 10% la pression permettrait d'augmenter d'autant l'autonomie des véhicules, et donc les rendrait plus attractifs et moins dépendants de points de ravitaillement encore insuffisants. Cette mesure a déjà été adoptée en Allemagne, et les quelques utilisateurs qui traversent la France ont fait part de leur étonnement.
- Rendre automatique la reconnaissance de la compensation du PTAC pour les véhicules GNV. Actuellement cette procédure, permise au code routier, est menée individuellement par les constructeurs, pour chaque modèle de véhicule GNV, ce qui est très contraignant. Systématiser cette compensation apporterait une plus forte lisibilité.

2.3 Mettre en place des initiatives locales en s'appuyant sur les collectivités

Nos recommandations sont les suivantes :

- Mettre en place les modalités d'application de la loi LAURE (Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie) concernant l'acquisition obligatoire de 20% a minima de véhicules propres pour les flottes de plus de vingt véhicules appartenant à l'Etat, aux établissements publics, aux exploitants publics, aux entreprises nationales, ainsi qu'aux collectivités territoriales, et étendre cette obligation aux véhicules de plus de 3,5 tonnes.
- Inciter la commande publique par les services de l'Etat et les collectivités (dans le cadre des PCET, SRCAE, etc.) sur l'achat de véhicules gaz pour les utilités (déchets, transport de passagers ou marchandises, livraison en véhicule propre) et la mise en place de station d'avitaillement privées ou ouvertes au public.
- Développer la formation des garagistes et concessionnaires pour la maintenance des véhicules GNV.
- Encourager la création de stations de distribution GNV : lancer un appel d'offre national pour 100 stations publiques visant en priorité les zones urbaines à risque «particules» (par exemple les ex ZAPA).
- Créer des incitations pour la recherche des constructeurs automobiles français sur l'optimisation des véhicules GNV ou hybrides GNV.
- Mettre en place des aides à l'achat de véhicules GNV pour développer en même temps stations et véhicules.
- Prendre en compte des critères autres que le CO2 pour soutenir la filière : qualité générale de l'air, réduction des particules.

Pour la mise en place de ce plan, le Club Biogaz et son groupe de travail bioGNV sont disponibles pour identifier les points de blocages juridiques, apporter leurs propositions et expertises, assurer la promotion de la filière.

D'ici septembre 2013, le Club Biogaz travaille sur un livre blanc du bioGNV, associé à des outils économiques. Ces éléments seront diffusés dès que disponibles.

Des documents de promotion et d'information sur le bioGNV, réalisés par le Club Biogaz, sont en ligne :

- Le Club Biogaz a publié à 5000 exemplaires, la brochure de 28 pages « Le bioGNV, un carburant propre et renouvelable pour nos villes », présentant l'utilisation carburant du biométhane, et des exemples de sites.
- Des présentations powerpoint sont à disposition pour présenter les atouts du bioGNV en réunion ou conférence.
- Les logos bioGNV, GNV sont utilisables librement, permettant d'identifier facilement les véhicules et de mettre en avant la préservation de la qualité de l'air.

