

DOCUMENT DE RECOMMANDATIONS

Sur le bioGNV

Version finale

Août 2016



L'ATEE bénéficie du soutien de l'ADEME



Avec la participation de :



Table des matières

Table des matières	2
Introduction.....	4
1 Fiscalité	6
1.1 Intégrer les propositions sur la fiscalité au sein des projets de lois de finances	6
Proposition : relancer le GT fiscalité du bioGNV du CNB	6
1.2 Appliquer ou étendre des dispositifs fiscaux existants	6
Proposition : rendre le bioGNV éligible à la minoration de TGAP prévue à l'article 266 <i>quindecies</i> du code des douanes.....	6
Proposition : étendre le dispositif de bonification de l'amortissement l'acquisition de véhicules lourds fonctionnant au bioGNV au véhicules égal à 3,5 tonnes et les locations longues durée (LF 2016, article 23).....	9
1.3 Exonérer le bioGNV de TICPE	10
Proposition : exonérer le bioGNV de TICPE et maintenir l'écart entre la TICPE GNV et la TICPE gazole (dans la LFR 2016)	10
1.4 Fiscalité locale sur la méthanisation : exonération de taxe foncière et de CFE.....	10
Proposition : étendre l'exonération de taxe foncière et de CFE à la méthanisation non agricole	10
2 Financement, tarifs et réglementation.....	11
2.1 Créer un Fonds national pour le financement des flottes bioGNV et stations Territoires ...	11
Proposition : mettre en place un Fonds national d'aide à l'acquisition des véhicules GNV sur le modèle de la démarche « GNVolontaire »	11
Proposition : déploiement national d'un dispositif de soutien aux infrastructures de recharge des véhicules au GNV.....	11
2.2 Créer un tarif d'achat pour le biométhane carburant non injecté.....	12
Proposition : mettre en place un tarif pour le biométhane non injecté	12
2.3 La réglementation ICPE	12
Proposition : créer un régime intermédiaire d'enregistrement pour la rubrique 1413 en relevant le seuil de l'autorisation à 10 000 m ³ /h	12
2.4 La réglementation sur les véhicules à faibles émissions	14
Proposition : s'assurer que les véhicules bioGNV sont inclus dans la catégorie « véhicules à faibles émissions » au sens des articles L. 224-7 et L. 224-8 du code de l'environnement	14
Proposition : mettre en place des stationnements gratuits et facilité de livraison urbaine pour les véhicules fonctionnant au GNV	14
3 Développement du bioGNV en France : infrastructures, flottes, structuration de la filière.....	15
3.1 Développer les infrastructures de recharge.....	15

Proposition : implémenter les propositions de l’AFGNV dans son rapport sur la transposition de la directive « AFI »	15
Proposition : mise à disposition de foncier au niveau local pour le développement de stations « territoire »	15
Proposition : extension de la mission du CGEDD sur le GNL au GNC dans le cadre de la transposition de la directive « AFI »	15
3.2 Encourager l’utilisation de bioGNV dans le transport routier de personnes et de marchandises	16
Proposition : encourager l’utilisation de bioGNV pour les autobus et autocars publics et bennes à ordures ménagères	16
Proposition : encourager l’utilisation de bioGNV pour les autocars privés	16
Proposition : développer l’utilisation du label « Objectif CO2 » de l’ADEME	16
3.3 Développer les mesures incitatives pour les véhicules légers	17
Proposition : généralisation de l’exonération du coût de la carte grise pour les propriétaires de véhicules au GNV	17
Proposition : extension du dispositif de bonus pour véhicules utilitaires légers utilisant du GNV / BioGNV	17
Annexe 1 – Extrait du tableau B de l’article 265 du code des douanes	18
Annexe 2 – Calendrier des travaux en cours	20
Annexe 3 – Chiffres du bioGNV	21

Introduction

Un Comité National Biogaz (CNB) a été créé en 2015 pour travailler au développement de la filière biogaz au sein de groupes de travail thématiques. Dans ce cadre, un groupe de travail dédié au bioGNV a été créé. Il s'est d'abord réuni dans le cadre d'ateliers sur la fiscalité, pilotés par la DGEC et GRDF, qui ont permis d'élaborer des propositions d'amendements aux projets de lois de finances pour 2016.

Le Club Biogaz s'est proposé pour piloter un groupe de travail « miroir » du GT bioGNV du CNB, visant à produire des recommandations sur le développement du bioGNV. Ce travail s'inscrit dans la continuité du Livre Blanc du Club Biogaz, publié en 2014, dans le but de présenter des propositions concrètes aux pouvoirs publics.

Le GNV représente jusqu'à 25 % de réduction des émissions de CO₂ comparé à l'essence, peu d'émissions d'oxydes d'azote (NO_x) et de particules, et une réduction de moitié des émissions sonores. Il est inodore. Sa version renouvelable, le bioGNV, a une empreinte carbone quasi nulle : il représente jusqu'à 95 % de réduction de CO₂ sur l'ensemble du cycle de vie par rapport aux carburants classiques (essence et diesel). De récentes études de l'ADEME montrent des bénéfices environnementaux qui se confirment lors de mesures embarquées en comparaison d'un véhicule diesel Euro 6. En effet, le bioGNV, ou biométhane carburant, est produit à partir de biogaz épuré. Le biogaz provient soit de décharges, soit d'unités de méthanisation (à la ferme, sur stations d'épuration, centralisées...) qui permettent de transformer des déchets en énergie, dans une logique d'économie circulaire.

Les filières GNV et biogaz sont créatrices d'emplois. S'agissant de la filière biogaz, les résultats de l'enquête menée auprès de plus de 370 sites biogaz et acteurs de la filière, dans le cadre de [l'étude emplois du Club Biogaz](#), ont permis d'identifier plus de 1 700 emplois en 2013, dont environ un tiers lié aux installations biogaz et deux tiers aux activités connexes. Par ailleurs, l'AFGNV a réalisé une étude emploi pour la filière BioGNV et identifie actuellement plus de 1 000 emplois directs. A partir d'un scénario de développement tendanciel (2 TWh en 2020), l'AFGNV identifie la création de plus de 1 800 nouveaux emplois.

Le bioGNV, et plus largement le GNV, est une technologie mature, utilisée depuis plus de 50 ans en France, mais qui a souffert d'un manque de signal clair des pouvoirs publics en faveur de son développement. Environ 20 millions de véhicules roulent aujourd'hui au GNV, contre 14 000 en France. Le GNV devrait alimenter 65 millions de véhicules en 2020, soit 10 % du marché mondial de véhicules terrestres. Le retour d'expérience de pays comme l'Italie ou l'Allemagne montre que la filière bioGNV a besoin d'un réel engagement des pouvoirs publics pour son développement, avec notamment la mise en place d'un régime fiscal avantageux et stable.

Aux côtés du Gaz Naturel Comprimé, le GNL, déclinaison « liquide » du GNV, constitue « *la seule option financièrement praticable à court et moyen terme qui permette de réduire la dépendance au pétrole et les émissions de GES du transport routier de marchandises par des véhicules à charge utile élevée* » et tournée vers de la longue distance, d'après un rapport de septembre 2015 du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD). D'après ce même rapport, le GNV est encore peu utilisé en raison du nombre limité de stations d'avitaillement. Dans ce sens, une attention particulière doit être accordée à la transposition de la directive sur les carburants alternatifs, prévue pour novembre 2016. Le rapport produit par l'AFGNV sur la transposition de cette directive préconise de mettre en place réseau global constitué de 250 stations d'ici 2020, tant sur les grands axes routiers qu'au cœur des grandes agglomérations. Récemment, la stratégie de développement de la mobilité propre vue par les pouvoirs publics donne une orientation favorable au GNV avec prêt de 400 000 véhicules pour 2030. Un arrêté sur la programmation pluriannuelle des investissements

donnent des objectifs précieux et ambitieux pour le BioGNV avec 0,7TWh de BioGNV en 2018 et 2 TWh en 2023 pour atteindre une valeur planché de 20 % de BioGNV dans le GNV.

Pour assurer un développement simultané du réseau GNV et des flottes de véhicules, un appel à projet dans le cadre des programmes d'investissement d'avenir et porté par l'ADEME est en cours d'élaboration et s'oriente vers le développement de la filière tant par le soutien de l'acquisition de poids lourds que sur le développement des points d'avitaillement. Ce fonds s'appuie sur la réussite régionale du modèle développé dans la démarche « GNVolontaires » en Rhône-Alpes qui conditionne le versement de l'aide à l'acquisition à la mise en place d'une station ouverte au public auprès d'un consortium de transporteurs. Ce soutien est également abondé par le soutien de GRDF qui accompagne l'ensemble des porteurs de projets GNV et Biométhane.

Le dernier projet de loi de finances a également permis d'envoyer un signal fort à la filière : limitation de la hausse de la TICPE et mise en place d'une bonification de l'amortissement à hauteur de 140 % pour l'acquisition d'un véhicule GNV supérieur à 3,5 t. Ce signal fort n'est pas suffisant pour encourager les investisseurs face à une fiscalité révisée chaque année.

A côté de ces grandes thématiques, critiques pour le développement du bioGNV, d'autres mesures sont nécessaires pour favoriser le développement et l'utilisation du bioGNV – évolutions réglementaires, mesures locales, etc. Toutes ces mesures sont développées ci-dessous.

1 Fiscalité

1.1 Intégrer les propositions sur la fiscalité au sein des projets de lois de finances

Proposition : relancer le GT fiscalité du bioGNV du CNB

Un sous-GT du GT bioGNV du Comité National Biogaz a été créé en 2015, dans le but d'élaborer des propositions pour les projets de lois de finances pour 2016 et rectificative pour 2015. Il était piloté par la DGEC et GRDF.

Les propositions présentées ci-dessous sont en partie issues du travail mené au sein du GT fiscalité du bioGNV du CNB. Pour porter ces propositions dès les mois de mai et juin 2016, et les intégrer dès la rédaction des projets de lois de finances pour 2017, nous proposons de relancer le GT fiscalité du bioGNV.

1.2 Appliquer ou étendre des dispositifs fiscaux existants

Proposition : rendre le bioGNV éligible à la minoration de TGAP prévue à l'article 266 *quindecies* du code des douanes

Il s'agit rendre le bioGNV éligible à la minoration de TGAP prévue à l'article 266 *quindecies* du code des douanes.

Les distributeurs d'essence et/ou de gazole sont redevables d'un prélèvement supplémentaire de la TGAP, qui est diminué à proportion de la quantité de biocarburants incorporée aux carburants mis à la consommation en France, avec un objectif de 7% pour l'éthanol incorporé à l'essence et de 7,7% pour le biodiesel incorporé au gazole.

A ce jour, les biocarburants et bioliquides suivants sont pris en compte (arrêté du 21 mars 2014 fixant la liste des biocarburants éligibles à la minoration de TGAP), sous réserve que ces biocarburants respectent les critères de durabilité prévus aux articles L. 661-3 à L. 661-6 du code de l'énergie :

- Esters méthyliques d'acide gras
- Huiles hydrotraitées
- Esters éthyliques d'acides gras
- Bio-gazole de synthèse Fischer-Tropsch
- Bio-essence de synthèse Fischer-Tropsch
- Bio-éthanol incorporé pur ou sous forme d'éthyl-tertio-butyl-éther et de tertioamyléthyléther.
- Bio-méthanol incorporé pur ou sous forme de méthyl-tertio-butyl-éther et de tertioamylméthyléther

Les biocarburants produits à partir de déchets et de résidus, de matières cellulosiques d'origine non alimentaire et de matières lignocellulosiques sont comptabilisés pour le double de leur valeur réelle en pouvoir calorifique (Décret n° 2011-1468).

L'intégration du bioGNV dans ce dispositif lui permettra de participer à l'objectif de 10 % de biocarburants avancés dans la consommation de carburants à horizon 2020 (objectifs européens figurant également dans la PPE).

L'article 266 *quindecies* du code des douanes soumet l'éligibilité du biocarburant à ce dispositif au respect de critères de durabilité, conformément à la directive « énergies renouvelables » 2009/28/CE, qui impose la mise en place d'un système de traçabilité. Les biocarburants et les bioliquides produits à partir de déchets et de résidus autres que les résidus provenant de l'agriculture, de l'aquaculture, de la pêche et de la sylviculture sont dispensés du respect des critères de durabilité.

L'un des enjeux majeurs de cette proposition sera de définir un système de traçabilité, éventuellement en adaptant le système de certificats d'origine existants, avec une traçabilité spécifique pour le bioGNV produit à partir de matière première agricole. Il faudra analyser l'impact sur la filière biogaz de l'application de tels critères, en sachant que des critères de durabilité spécifiques à la filière biogaz seront définis dans la nouvelle directive sur les énergies renouvelables qui s'appliquera à partir de 2020.

Le bioGNV ou biométhane carburant est un biocarburant produit essentiellement à partir de déchets. Il ne bénéficie pas aujourd'hui de mécanismes de soutien suffisants pour son développement. En particulier, il n'est pas reconnu au même titre que les biocarburants liquides dans le mécanisme de TGAP. Il constitue pourtant une solution pertinente et disponible en particulier sur le segment des flottes de véhicules lourds afin d'atteindre 10 % d'EnR dans les transports en 2020 et 15 % en 2030, en complément des autres solutions de mobilité durable (biocarburants liquides, électricité renouvelable).

Le groupe de travail bioGNV du Comité National Biogaz a travaillé en 2015 sur les mesures fiscales pour le développement du bioGNV. Il a réuni tous les acteurs impliqués dans le développement de cette filière (fédérations professionnelles et agricoles, administrations, établissements publics, gestionnaires de réseaux, énergéticiens).

Les participants de ce groupe de travail ont estimé nécessaire de reconnaître le biométhane carburant comme un biocarburant participant à l'ambition nationale de 10 % d'énergie renouvelable dans les transports en 2020. Pour assurer cette intégration et atteindre cet objectif, la filière a identifié la mesure fiscale la plus intéressante qui consiste à intégrer le bioGNV dans le mécanisme d'obligation d'incorporation de biocarburants existants (TGAP). Cette mesure serait complémentaire avec le dispositif actuel de soutien à la production via les tarifs d'achat à l'injection de biométhane dans les réseaux, et permettrait de développer l'usage le plus vertueux de cette énergie : le biométhane carburant. En effet, en substituant au GNV – carburant d'origine fossile - un carburant renouvelable produit à partir de déchets, le biogaz peut pleinement prendre part à la transition énergétique dans la mobilité en contribuant aux objectifs de développement des énergies renouvelables dans ce secteur. Par ailleurs, la production du biogaz et son utilisation par des véhicules locaux permet d'envisager le développement d'une réelle économie circulaire au cœur des territoires. A titre d'exemples, les unités de Lille et de Forbach démontrent qu'il est possible d'alimenter les véhicules des collectivités comme les bus ou les bennes à ordures ménagères avec du biogaz issu du traitement des déchets locaux.

Le bioGNV pourrait contribuer aux objectifs d'incorporation portés par les filières essence et diesel en tant que biocarburant avancé selon le dispositif proposé par les acteurs de la filière et partagé avec les pouvoirs publics. En complément et afin de ne pas entrer en concurrence avec les autres filières de biocarburants, un plafond annuel pour cette contribution potentielle du bioGNV serait introduit.

Cette mesure permet de lier dans le temps le développement du GNV et du bioGNV, tout en apportant un financement complémentaire au développement de l'infrastructure et des flottes. En effet, la reconnaissance du bioGNV dans la TGAP telle que proposée permet de donner une valeur économique plus importante au bioGNV distribué puisqu'il serait possible pour un distributeur d'essence ou de gazole de le comptabiliser dans son obligation d'incorporation de biocarburant avancé et donc d'éviter une pénalité importante. Cette augmentation de la valeur du biométhane carburant effectivement distribué (et in fine de la marge de vente) via la valorisation TGAP, permettra de flécher un financement sur différents segments de la chaîne de valeur :

- **Les distributeurs de carburants seront incités** à élargir les débouchés carburant du biométhane et donc à investir et développer des stations. Cela permettra également de trouver des solutions au

manque de foncier actuellement observé en s'appuyant sur le réseau de stations traditionnelles existantes en y ajoutant une piste BioGNV.

- **Les utilisateurs de biométhane carburant** seront incités par les distributeurs, via un reversement d'une partie de la marge sur le prix de vente du bioGNV ou à travers des aides commerciales, à investir dans les véhicules roulant au bioGNV.
- **Les producteurs de biométhane**, en cas de moindre développement des sites d'injection et donc d'insuffisance de la production de biométhane, capteront une partie de la valeur TGAP auprès des distributeurs et gagneront ainsi en capacité de développement.

La mesure permettra aussi de développer le marché du GNV/bioGNV qui résorbera à terme le surcoût conjoncturel de la solution bioGNV, en particulier des véhicules. Les distributeurs d'essence et de gazole qui portent les obligations d'incorporation de biocarburants et qui pourront recourir au biométhane carburant auront un fort intérêt à investir et stimuler ce marché, améliorant de fait la compétitivité et l'attractivité du bioGNV pour les utilisateurs.

Insérable dans un projet de loi de finances rectificative 2016, cette mesure serait un signal économique fort pour les acteurs de la méthanisation et de la mobilité durable avec des effets significatifs dès sa mise en œuvre en 2017.

Le soutien au biométhane carburant via la TGAP pourrait être effectif au 1er janvier 2017. L'année 2016 est une année de transition qui permettra de prendre les différents textes d'application en concertation avec les acteurs et de mettre en place les dispositions opérationnelles : évolution du mécanisme de garanties d'origines biométhane, mise en place du schéma de certification durabilité...

Rappelons que l'arrêté du 24 avril 2016 relatif aux objectifs de développement des énergies renouvelables fixe un objectif de 1,7 TWh pour l'injection de biométhane en 2018 et de 0,7 TWh pour la consommation de bioGNV en 2018, dans la perspective que le bioGNV représente 20 % des consommations de GNV en 2023.

Le coût pour les consommateurs de la mesure proposée n'est pas directement lié au soutien au biométhane carburant mais à une éventuelle augmentation globale des obligations d'incorporation et à la TGAP afférente qui sera éventuellement payée par les distributeurs de carburants. Dans le cas d'une augmentation des objectifs de 0,12 % et d'une absence complète de participation des distributeurs à cette augmentation, le coût maximum serait de 50 M€ en pénalité TGAP payée soit un impact sur les prix de l'ordre de 0,1 c€/L.

La pénalité payée par les distributeurs en cas de non-incorporation d'un MWh de biocarburant serait estimée en 2017 de l'ordre de 120 € pour l'essence et de 95 € pour le diesel¹.

Concernant l'effet de la mesure proposée, celui-ci s'appréciera en fonction du coût de développement du bioGNV par rapport au montant de la pénalité payée par les distributeurs de carburants en cas de non-incorporation et du prix d'achat des autres biocarburants. Si le coût du bioGNV est inférieur à ces deux montants, les distributeurs de carburants seront incités économiquement à remplir leur obligation en développant le biométhane carburant, dans la limite du plafond qui aura été fixé.

Actuellement, le surcoût du GNV par rapport au diesel² est estimé entre 15 €/MWh et 30 €/MWh en coût complet. Ce surcoût dépend bien sûr largement des hypothèses considérées (segment de véhicule, taille de la flotte, coût du carburant...), alors que la solution GNV peut être déjà compétitive par ailleurs dans certains cas comme pour les grands transporteurs de marchandises. Cette estimation

¹ Estimations réalisées sur la base des valeurs imposables 2015 et des TICPE 2016

² En TCO (sur la durée de vie du véhicule) – estimation juillet 2015

des surcoûts s'inscrit plutôt dans la perspective d'un développement de la solution GNV/bioGNV sur des segments où la solution de par son faible développement n'est pas encore rentable, typiquement les PME possédant des flottes d'une quinzaine de camions représentant l'essentiel du transport logique régional.

Le coût du bioGNV par rapport au GNV résulte lui du prix de la garantie d'origine, sachant que l'essentiel du coût de production du biométhane est couvert par le tarif d'achat à l'injection. La communication de certains acteurs du marché indique un prix de vente de 5 €/MWh à 15 €/MWh des garanties d'origines, à un stade très précoce d'émergence du marché. Le prix pourra évoluer à la hausse fonction de l'appétence des consommateurs, qui semble se confirmer comme en témoigne des initiatives d'IKEA, de Carrefour, de Monoprix ou de Biocoop en matière de mobilité durable, ou celles de la collectivité de Bourg-en-Bresse pour l'achat public de gaz naturel avec une proportion de garanties d'origines. On peut ici considérer une borne supérieure autour de 15 €/MWh.

Les surcoûts totaux pour développer l'usage bioGNV se situeraient donc entre 20 et 45 €/MWh, qu'il faudrait financer via le mécanisme de TGAP en plus du tarif d'injection biométhane permettant pour sa part de prendre en charge le développement de la production.

Au regard de ces éléments et des coûts des autres biocarburants, il apparaît que les distributeurs de carburants seront intéressés économiquement à développer le bioGNV pour répondre en partie à leur obligation d'incorporation de biocarburant avancé et que la mesure aura un impact réel sur le développement du bioGNV.

D'autres mesures fiscales peuvent être envisagées notamment portant sur une défiscalisation de TICPE du bioGNV avec des effets plus mesurés pour développer la filière (voir paragraphe 1.3).

Une des mesures envisagées pourrait consister à défiscaliser le biométhane carburant, en mettant à zéro le montant de la TICPE qui lui est appliqué. Alors que le montant de la TICPE est depuis 2014 basé sur le contenu carbone des énergies, cette défiscalisation d'un biocarburant qui s'inscrit dans un cycle court du carbone apparaît comme une remise en cohérence nécessaire. Elle pourrait de plus s'appuyer sur le mécanisme des garanties d'origine pour être mise en œuvre.

En tant que mesure isolée, son impact serait cependant limité sur le développement de la filière bioGNV. En effet, actuellement le nombre restreint d'acteurs de marché pourrait conduire à ce que cet avantage fiscal ne se retrouve pas directement dans une baisse du prix à la pompe du bioGNV. De plus, le montant du surcoût de développement du bioGNV (voir ci-dessus) est supérieur au montant de la TICPE qui serait défiscalisé en 2017 de 5,55 €/MWh.

Proposition : étendre le dispositif de bonification de l'amortissement l'acquisition de véhicules lourds fonctionnant au bioGNV au véhicules égal à 3,5 tonnes et les locations longues durée (LF 2016, article 23)

Ce dispositif (codifié à l'article 39 *decies* A du code des impôts) ne concerne que les véhicules lourds de plus de 3,5 tonnes (> 3,5t) et ne s'applique qu'à l'acquisition de véhicules, le crédit-bail et la location avec option d'achat ; il s'agirait de l'étendre aux véhicules lourds de 3,5 tonnes (= 3,5t) et aux locations de longue durée. En effet, en cohérence avec les initiatives portées par de nombreuses collectivités, il est important d'encourager l'acquisition de véhicules destinés à la livraison urbaine, la logistique du dernier kilomètre pour permettre la sortie progressive du diesel des cœurs de ville.

Par ailleurs, la parution tardive (courant Juin 2016) du Bulletin Officiel des Impôts déclinant les modalités pratiques de ces dispositifs demande un décalage d'un an du dispositif pour permettre la prise en main par les potentiels bénéficiaire. Il est proposé de couvrir la période du 1^{er} janvier 2016 au 31 avril 2018.

De la même manière, auprès de la filière des logisticiens et livraison du dernier kilomètre, plus de 30 % des PME recourent à la location longue durée nécessitant son intégration dans le dispositif.

1.3 Exonérer le bioGNV de TICPE

Proposition : exonérer le bioGNV de TICPE et maintenir l'écart entre la TICPE GNV et la TICPE gazole (dans la LFR 2016)

Voir le tableau de l'article 265 du code des douanes (Annexe 1).

Le prix de la tonne de carbone a été fixé à 22 euros pour 2016 et 30,5 euros pour 2017, conformément à la trajectoire prévue dans la LTECV qui fixe un objectif de 56 euros la tonne de carbone d'ici 2020.

Voici les trois principaux constats sur l'évolution de la fiscalité entre 2015, 2016 et 2017 :

- La TICPE sur le GNV augmente sensiblement entre 2016 et 2017 (elle passe de 1,49 euros/100 m³ en 2014, à 3,09 euros/100 m³ en 2015, 3,99 euros/100 m³ en 2016 et 6,50 euros/100 m³ en 2017) ;
- L'écart TICPE sur le GNV et la TICPE sur le gazole se creuse mais se réduit avec l'essence ;
- Rapprochement de la fiscalité sur l'essence et sur le gazole (un écart de 12 centimes d'euro pour 2017 contre 12,31 en 2016 et 15,59 centimes d'euro en 2015).

La loi ne fait pas la distinction entre GNV et bioGNV sur le plan fiscal, pour l'application de la TICPE. Or le bioGNV est par nature un carburant décarboné, il conviendrait donc de le traiter différemment. De plus, par l'intermédiaire du registre des garanties d'origine, il est tout fait possible de justifier ex-post pour un utilisateur l'utilisation de la part de bioGNV dans ses carburants. Cette exonération se présente plutôt comme une récupération totale de TICPE pour l'usage de BioGNV.

Nous proposons la récupération totale de TICPE pour un usage bioGNV.

A défaut, nous proposons *a minima* de geler la TICPE bioGNV à 3,99 euros/100 m³.

Il conviendrait également de maintenir l'écart entre TICPE GNV et TICPE gazole afin de conserver un signal favorable à l'utilisation de GNV par rapport au gazole. Nous rappelons que les véhicules routiers à moteur destinés au transport de marchandises dont le PTAC est égal ou supérieur à 7,5 tonnes et les exploitants de transport public routier en commun de voyageurs peuvent obtenir le remboursement d'une fraction de la taxe intérieure de consommation sur le gazole.

De plus, le besoin de visibilité à l'image du décret « Salva Italia » ou de la fiscalité britannique a permis l'essor du GNV et bioGNV. Il est proposé de donner une vision sur une période de 10 ans sur la fiscalité du GNV en maintenant l'écart actuel favorable aux carburants traditionnels.

1.4 Fiscalité locale sur la méthanisation : exonération de taxe foncière et de CFE

Proposition : étendre l'exonération de taxe foncière et de CFE à la méthanisation non agricole

La loi de finances rectificative pour 2015 a instauré une exonération permanente de taxe foncière sur les propriétés bâties et de cotisation foncière des entreprises pour toutes les installations de méthanisation agricoles (au sens de l'article L311-1 du code rural), quelle que soit leur date d'achèvement ou de mise en service.

Les installations de méthanisation agricoles figurent donc aux articles 1382 et 1451 du code général des impôts en tant que bénéficiaires de ces exonérations permanentes.

La proposition serait d'étendre cette exonération à toute la méthanisation, afin de permettre aux installations non agricoles d'en bénéficier.

2 Financement, tarifs et réglementation

2.1 Créer un Fonds national pour le financement des flottes bioGNV et stations Territoires

Proposition : mettre en place un Fonds national d'aide à l'acquisition des véhicules GNV sur le modèle de la démarche « GNVolontaire »

Il s'agit de la création d'un Fonds spécifique (en complément du dispositif de suramortissement pour les entreprises pour lesquelles ce dispositif serait peu impactant : petites entreprises avec petit chiffres d'affaires). Ce fonds prendrait en charge une partie du surcoût de la flotte GNV par rapport à une flotte diesel, ainsi que l'investissement dans la station privée. Cette aide serait conditionnée à l'ouverture de la station au public.

Il s'inspirerait du mécanisme « GNVolontaire » existant en Rhône-Alpes et porté par les organisations professionnelles FNTR et TLF, l'ADEME et GRDF. Un fonds similaire est en cours de développement en Ile-de-France ; il concernera les véhicules de 3,5 tonnes et plus. L'ensemble des acteurs du marché devrait pouvoir faire appel à ce Fonds national de manière à stimuler l'ensemble des initiatives du marché.

Ce Fonds national concernerait tous les carburants alternatifs (électricité et hydrogène également), et devrait viser les véhicules de 3,5 tonnes et plus. Il pourrait également viser la location longue durée, dans le même esprit que ce qui a été proposé précédemment sur le dispositif de suramortissement. L'allocation de cette aide se fait sous l'unique condition de voir émerger une station d'avitaillement avec un accès public délivrant du GNV / BioGNV contribuant ainsi au maillage national des points d'avitaillement des carburants alternatifs.

Proposition : déploiement national d'un dispositif de soutien aux infrastructures de recharge des véhicules au GNV³

Calé sur le dispositif existant pour les véhicules électriques dans le cadre du Programme des Investissements d'Avenir (PIA1), le fonds serait doté de 50 millions d'euros permettant d'aider à parité les collectivités locales aidant au déploiement de nouvelles infrastructures d'avitaillement GNV selon une logique d'aménagement du territoire. A ce stade, le dimensionnement de l'infrastructure serait entre 100 et 150 stations d'avitaillement venant compléter les 150 stations GNV développées par le soutien des flottes poids lourds GNV. Le mandataire sélectionné (par exemple l'ADEME) serait chargée de sélectionner les projets pour s'assurer de la pertinence économique des projets (il s'agit d'accompagner des projets pour l'investissement et non de couvrir des pertes économiques qui conduirait à la fermeture ultérieure de la station). Cette initiative s'appuie sensiblement sur les fonds mis à disposition des syndicats de l'énergie pour l'installation de points de recharge électrique (dispositif IRVE).

³ A noter qu'un appel à projets « Solutions intégrées de mobilité GNV » (ADEME et PIA) a été publié en août 2016. Il s'inscrit dans le cadre du programme d'investissements d'avenir (PIA) et a pour objectif de faire émerger des offres innovantes de mobilité Gaz naturel véhicule (GNV) qui permettent à des groupements d'acteurs (énergéticiens, logisticiens, transporteurs ...) de déployer simultanément sur des territoires des stations GNV et des flottes de véhicules s'y avitaillant.

2.2 Créer un tarif d'achat pour le biométhane carburant non injecté

Proposition : mettre en place un tarif pour le biométhane non injecté

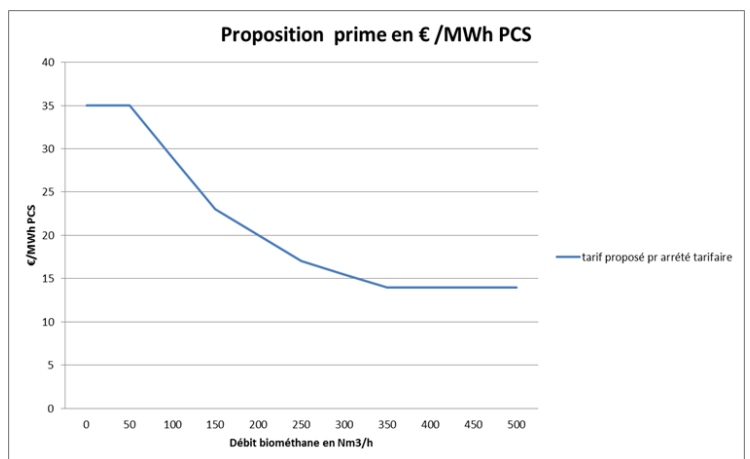
40 % des projets de production de biométhane ne peuvent pas injecter dans le réseau (source : GRDF), alors que la demande en GNV ne cesse de croître. Or le biométhane non injecté ne bénéficie d'aucun tarif réglementé contrairement au biométhane injecté. Ce constat a amené le Club Biogaz à créer un groupe de travail sur le biométhane non injecté pour produire des propositions tarifaires.

Les propositions ont été élaborées autour de deux principes :

- Le dispositif de soutien concernant le biométhane non injecté doit être identique quelle que soit la filière de valorisation (BioGNL, BioGNV, industrie, carburant, etc.) pour ne pas créer de distorsion économique entre les filières, et pour ne pas complexifier le système de soutien ;
- Le calcul d'une éventuelle prime à périmètre égal pour la prise en compte des plus ou moins-values liées à la mise en place d'un système de compression ou liquéfaction en substitution à une connexion au réseau.

Voici le niveau de prime proposé :

Capacité maximale de production (biométhane)	En c€/kWh PCS
Inférieure ou égale à 50 Nm ³ /h	3,5
Comprise entre 50 et 150 Nm ³ /h	Interpolation linéaire entre 3,5 et 2,3
Comprise entre 150 et 250 Nm ³ /h	Interpolation linéaire entre 2,3 et 1,7
Comprise entre 250 et 350 Nm ³ /h	Interpolation linéaire entre 1,7 et 1,4
Supérieure à 350 Nm ³ /h	1,4



Les propositions ont été soumises à la DGEC et présentées au CNB en juin 2015.

Le Club Biogaz propose d'intégrer ces propositions lors de la révision de l'arrêté tarifaire pour le biométhane injecté (sur les tarifs et/ou durée des tarifs) qui pourrait intervenir fin 2017 (suite à la parution de l'étude ADEME sur le REX des sites en injection).

2.3 La réglementation ICPE

Les stations bioGNV sont visées par les rubriques 1411, 1412, 1413.

La rubrique 1413 concerne les « Installations de remplissage de réservoirs de gaz naturel ou biogaz, sous pression ».

Proposition : créer un régime intermédiaire d'enregistrement pour la rubrique 1413 en relevant le seuil de l'autorisation à 10 000 m³/h

Voici le classement ICPE actuellement prévu par la rubrique 1413 :

1413	Gaz naturel ou biogaz, sous pression (installations de remplissage de réservoirs alimentant des moteurs, ou autres appareils, de véhicules ou engins de transport fonctionnant au gaz naturel ou biogaz et comportant des organes de sécurité), le débit total en sortie du système de compression étant :		
	1. Supérieur ou égal à 2 000 m ³ /h ou si la masse totale de gaz contenu dans l'installation est supérieure à 10 t	A	1
	2. Supérieur ou égal à 80 m ³ /h, mais inférieur à 2 000 m ³ /h, ou si la masse de gaz contenu dans l'installation est supérieure à 1 t	DC	
	Nota.-Les débits sont exprimés pour une température de gaz de 273,15 K à une pression de 101,325 kPa.		

Ces installations sont donc soumises à déclaration ou autorisation.

A l'inverse, les rubriques 1434 et 1435, qui visent respectivement les installations de remplissage ou de distribution (hors station-service) de liquides inflammables, liquides combustibles de point éclair compris entre 60° C et 93° C, fiouls lourds, pétroles bruts et les stations-services, prévoient les trois régimes ou seulement l'enregistrement et la déclaration pour la rubrique 1435 (en sachant que le régime d'autorisation de la rubrique 1435 a été supprimé par un décret du 19 mai 2016) :

1434	Liquides inflammables, liquides combustibles de point éclair compris entre 60° C et 93° C, fiouls lourds, pétroles bruts (installation de remplissage ou de distribution, à l'exception des stations-service visées à la rubrique 1435).		
	1. Installations de chargement de véhicules citernes, de remplissage de récipients mobiles, le débit maximum de l'installation étant :		
	a) Supérieur ou égal à 100 m ³ / h	A	1
	b) Supérieur ou égal à 5 m ³ / h, mais inférieur à 100 m ³ / h	DC	
	2. Installations de chargement ou de déchargement desservant un stockage de ces liquides soumis à autorisation	A	1
1435	Stations-service : installations, ouvertes ou non au public, où les carburants sont transférés de réservoirs de stockage fixes dans les réservoirs à carburant de véhicules à moteur, de bateaux ou d'aéronefs. Le volume annuel de carburant liquide distribué étant :		
	1. Supérieur à 20 000 m ³	E	-
	2. Supérieur à 100 m ³ d'essence ou 500 m ³ au total, mais inférieur ou égal à 20 000 m ³	DC	-

Il s'agit de créer un régime intermédiaire d'enregistrement à l'image de ce qui existe déjà pour les carburants traditionnels et les stations-services. La procédure d'instruction des décisions d'autorisation de stations GNC prend en moyenne un an entre la date de dépôt d'un dossier et la date de signature de l'arrêté préfectoral. Le relèvement du seuil d'autorisation et la création d'un régime d'enregistrement permettrait de réduire le délai d'instruction.

Le régime d'autorisation a été supprimé pour la rubrique 1435, dans un but de simplification administrative. L'effort de simplification administrative doit être, dans la mesure du possible, étendu à d'autres catégories de stations-service. La création d'un régime d'enregistrement à la rubrique 1413 (en conservant le régime d'autorisation, et en relevant son seuil) s'inscrit dans cette logique.

Le Club Biogaz soutient la proposition élaborée par le groupe de travail de l'AFGNV sur les modifications de réglementations GNC/GNL, qui est de relever le seuil de l'autorisation de 2 000 m³/h à **10 000 m³/h**. Cette modification permettrait de répondre aux attentes de développement tout en assurant une maîtrise des risques.

2.4 La réglementation sur les véhicules à faibles émissions

Proposition : s'assurer que les véhicules bioGNV sont inclus dans la catégorie « véhicules à faibles émissions » au sens des articles L. 224-7 et L. 224-8 du code de l'environnement

Reconnaître les véhicules de transport en commun de personnes fonctionnant au GNV ou bioGNV comme véhicules propres leur permettra de circuler dans les zones à circulation restreinte (ZCR), en application de l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales et du [décret du 28 juin 2016 relatif aux zones à circulation restreinte](#).

Le décret du 28 juin 2016 renvoie à l'article L. 224-8 du code de l'environnement pour la définition des véhicules à faibles émissions, qui lui-même renvoie à un décret. Ce décret n'a pas encore été publié. Il faudra s'assurer que les véhicules bioGNV sont inclus dans la catégorie « véhicules à faibles émissions » au sens des articles L. 224-7 et L. 224-8 du code de l'environnement.

Étant donné que les décrets se déclineront en fonction de chaque segment de véhicule, il faudra s'assurer que pour les véhicules particuliers l'approche par seuil d'émission en GES prenne en compte dans le cadre d'un ACV le caractère vertueux du BioGNV pour le rendre éligible auprès des collectivités, Etat, loueur et taxis dans l'obligation de renouveler une partie de leur flotte en véhicules faibles émissions. Il est également proposé pour les véhicules non soumis à une normalisation des émissions en GES d'aborder la rédaction des décrets selon une approche technologique et s'appuyant sur les initiatives déjà engagées par les collectivités et en cohérence avec les autres textes réglementaires. A cet égard, le GNV / bioGNV a une place à part entière dans la définition des véhicules faibles émissions pour les bus, autocars et véhicules supérieurs à 3,5 t.

Cela permettra en outre d'inclure le bioGNV dans les obligations de renouvellement des parcs de véhicules de l'État, de ses établissements publics et des collectivités territoriales.

Proposition : mettre en place des stationnements gratuits et facilité de livraison urbaine pour les véhicules fonctionnant au GNV

A Paris, la carte « Véhicule basse émission » permet un stationnement gratuit des véhicules électriques, au gaz naturel ou hybrides rechargeables, sous certaines conditions. Il s'agirait d'étendre le stationnement gratuit à d'autres villes françaises.

Par ailleurs, les collectivités en charge de la mobilité pourraient intégrer dans les chartes de livraison des conditions d'accès facilité : horaire élargis de livraison, accès aux voies de Bus En effet, le GNV

/ bioGNV respecte la norme Piek et permet pour certaine gamme de véhicule de réduire jusqu'à 11 dB en terme de pollution sonore.

3 Développement du bioGNV en France : infrastructures, flottes, structuration de la filière

3.1 Développer les infrastructures de recharge

Proposition : implémenter les propositions de l'AFGNV dans son rapport sur la transposition de la directive « AFI »

Voici les objectifs proposés par la profession pour la transposition de la directive « AFI » (« directive sur le déploiement d'une infrastructure pour les carburants alternatifs ») :

- Réseau additionnel d'environ 100 stations « territoires » urbaines GNC (ciblant les VUL et VL) d'ici 2020 ;
- Réseau additionnel d'environ 150 stations « marché » (ciblant les poids-lourds), soit 40 stations GNL / GNLC et 110 stations GNC, d'ici 2020 ;
- Pour un réseau global constitué de 250 stations supplémentaires d'ici 2020.

Proposition : mise à disposition de foncier au niveau local pour le développement de stations « territoire »

Les stations dites « territoire » cibleront les VL et VUL, aux côtés des stations « marchés » qui se développeront pour alimenter des flottes captives de poids-lourds. Ces stations seront développées principalement avec le soutien des collectivités territoriales, les volumes de gaz n'étant pas suffisamment intéressants pour attirer des investisseurs privés. Par conséquent, des mesures de soutien à l'investissement (type « GNVolontaires » en Rhône-Alpes) seront nécessaires, et les collectivités devront favoriser la mise à disposition de foncier pour le développement de ces stations.

Proposition : extension de la mission du CGEDD sur le GNL au GNC dans le cadre de la transposition de la directive « AFI »

Le Commissariat Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) a publié un [rapport sur le GNL](#) en septembre 2015, intitulé « *Coordination des actions ministérielles pour l'usage du gaz naturel liquéfié (GNL) comme carburant. Le GNL, composante européenne de la transition énergétique du transport routier de marchandises* ». Ce rapport propose des actions visant à favoriser la transition énergétique du transport routier de marchandises en développant l'utilisation du gaz naturel liquéfié (GNL) comme carburant routier. Selon le CGEDD, le GNL constitue « *la seule option financièrement praticable à court et moyen terme qui permette de réduire la dépendance au pétrole et les émissions de GES du transport routier de marchandises par des véhicules à charge utile élevée* ». Il mentionne d'ailleurs que la première condition de développement du GNL est une visibilité à moyen terme sur le niveau de la fiscalité du GNL carburant par rapport à celle du diesel.

Nous proposons d'étendre la mission du CGEDD au GNC, pour élaborer des propositions sur le développement du GNC et le maillage du territoire.

3.2 Encourager l'utilisation de bioGNV dans le transport routier de personnes et de marchandises

Proposition : encourager l'utilisation de bioGNV pour les autobus et autocars publics et bennes à ordures ménagères

L'article 37 de la loi transition énergétique prévoit que :

« L'État, ses établissements publics, les collectivités territoriales et leurs groupements, le Syndicat des transports d'Île-de-France et la métropole de Lyon, lorsqu'ils gèrent directement ou indirectement un parc de plus de vingt autobus et autocars pour assurer des services de transport public de personnes réguliers ou à la demande, acquièrent ou utilisent lors du renouvellement du parc, dans la proportion minimale de 50 % de ce renouvellement à partir du 1er janvier 2020 puis en totalité à partir du 1er janvier 2025, des autobus et des autocars à faibles émissions définis en référence à des critères fixés par décret selon les usages desdits véhicules, les territoires dans lesquels ils circulent et les capacités locales d'approvisionnement en sources d'énergie. La proportion minimale de 50 % de ce renouvellement s'applique dès le 1er janvier 2018 aux services dont la Régie autonome des transports parisiens a été chargée avant le 3 décembre 2009 en application de l'[article L. 2142-1 du code des transports](#). »

A noter que compétence en matière de transport interurbain et scolaire va progressivement être transférée du Conseil général à la Région (loi NOTRE et article L3111-1 du code des transports ; 1^{er} janvier 2017 pour le transport interurbain et 1^{er} septembre 2017 pour le transport scolaire).

Il s'agit de développer des mesures d'accompagnement des collectivités dans l'application de l'article 37 de la LTECV. De la même manière, il s'avère indispensable de voir figurer dans le décret qui définira les bus et autocars faibles émissions la technologie GNV déjà identifiée comme la plus efficace avec plus de 10% du parc et pouvant participer à des logiques d'économie circulaire dans les territoires dotés de site de production de biométhane valorisé en carburant.

Proposition : encourager l'utilisation de bioGNV pour les autocars privés

Il s'agit d'encourager l'utilisation de bioGNV dans le transport par autocar privé, le bioGNL - et le bioGNC (avec les nouvelles autonomies annoncées par les constructeurs) - étant le seul carburant alternatif au diesel économiquement viable.

Cette mesure s'inscrit dans le prolongement de la loi du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques (dite loi « Macron ») qui a ouvert la possibilité aux opérateurs privés de transport par car d'assurer, sans être des services publics, des liaisons régulières hors du périmètre d'une autorité organisatrice de transport (AOT).

Proposition : développer l'utilisation du label « Objectif CO2 » de l'ADEME

Ce label est applicable au transport routier de marchandises et au transport routier de personnes.

Le programme ne concerne pas des véhicules proprement dits ou certaines technologies, mais la performance globale d'un transporteur. Il y a trois critères :

- Que l'entreprise ait un parc en propre
- Que 100% de sa flotte soit concernée
- Que l'indicateur de performance soit au-dessus de l'HBEFA

Un transporteur qui opère déjà des véhicules fonctionnant au GNC peut les prendre en compte aujourd'hui lorsqu'il définit ses groupes de véhicules et ainsi les valoriser lorsqu'il va faire sa demande de label.

3.3 Développer les mesures incitatives pour les véhicules légers

Proposition : généralisation de l'exonération du coût de la carte grise pour les propriétaires de véhicules au GNV

Les certificats d'immatriculation des véhicules donnent lieu au paiement d'une taxe proportionnelle dont le montant est déterminé par délibération du conseil régional (ou de l'assemblée de Corse) (Article 1599 sexdecies CGI). Dans le cadre de cette délibération, le Conseil régional peut décider d'exonérer (en totalité ou en partie) les véhicules GNV (conformément à l'article 1599 novodecies A du CGI).

Il s'agit de généraliser cette exonération et de la rendre automatique.

Au 1^{er} février 2016, 20 régions accordaient une exonération partielle ou totale de la taxe⁴.

Régions	Tarif de base unitaire par CV fiscal en euros	Pourcentage d'exonération de la carte grise pour les « véhicules propres »
Alsace	36,5	50%
Aquitaine	36	100%
Auvergne	45	100%
Basse-Normandie	35	100%
Bourgogne	51	100%
Bretagne	46	50%
Centre	42,45	100%
Champagne-Ardenne	35	100%
Corse	27	100%
Franche-Comté	36	100%
Haute-Normandie	35	50%
Ile de France	46,15	100%
Languedoc-Roussillon	44	0%
Limousin	42	100%
Lorraine	45	50%
Midi-Pyrénées	34	100%
Nord-Pas de Calais	45	100%
Pays de la Loire	48	100%
Picardie	33	50%
Poitou-Charentes	41,8	50%
Provence-Alpes-Côte d'Azur	51,2	0%
Rhône-Alpes	43	50%
Guadeloupe	41	0%
Martinique	30	0%
Guyane	42,5	0%
La Réunion	39	0%
Mayotte	6	0%

Source : Observatoire du Véhicule d'Entreprise

Proposition : extension du dispositif de bonus pour véhicules utilitaires légers utilisant du GNV / BioGNV

A l'image de l'aide de 10 000 € accordée à un particulier faisant la conversion d'un vieux véhicule diesel par un véhicule électrique, il pourrait être envisagé d'étendre ce dispositif auprès des professionnels pour la conversion vers un VUL au GNV. Cette aide s'inscrirait dans les mesures portées par la France pour lutter contre la pollution atmosphérique dans les cœurs de ville et répondre aux exigences européennes en termes de qualité de l'air.

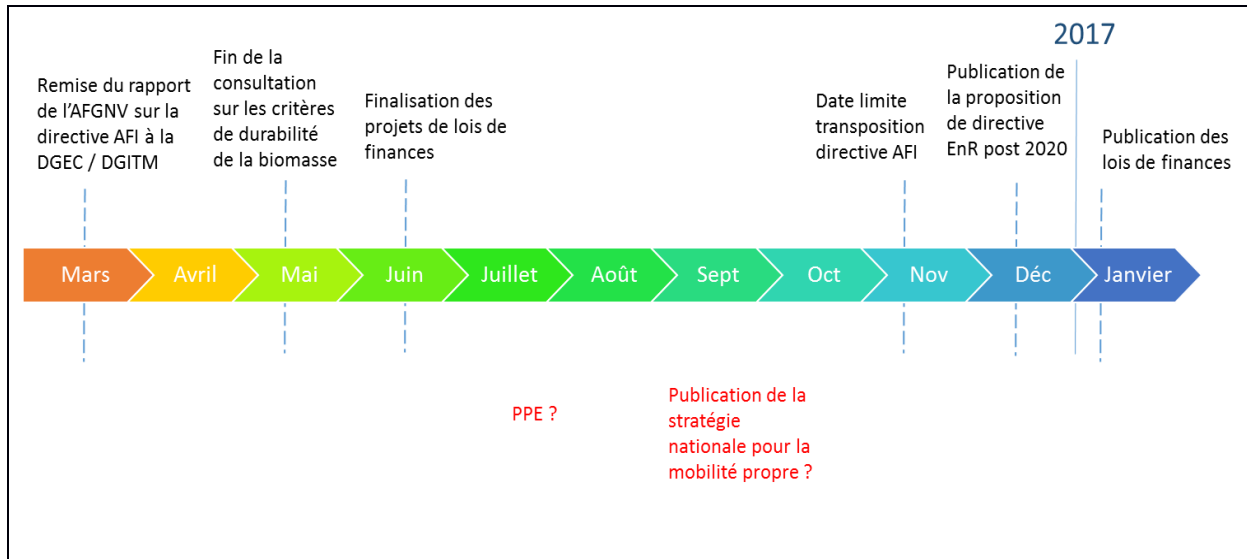
⁴ Source : Observatoire du Véhicule d'Entreprise, <http://www.observatoire-vehicule-entreprise.com/la-carte-grise>

Annexe 1 – Extrait du tableau B de l'article 265 du code des douanes

DÉSIGNATION DES PRODUITS (numéros du tarif des douanes)	INDICE d'identification	UNITÉ de perception	TARIF (en euros)			
			2014	2015	2016	2017
Gaz naturel à l'état gazeux :						
--destiné à être utilisé comme carburant ;	36	100 m ³	1,49	3,09	3,99	6,50
---autres huiles légères et préparations :						
----essences pour moteur :						
-----essence d'aviation ;	10	Hectolitre	35,90	37,81	39,72	41,89
-----supercarburant d'une teneur en plomb n'excédant pas 0,005 g/ litre, autre que le supercarburant correspondant à l'indice d'identification 11 bis, contenant jusqu'à 5 % volume/ volume d'éthanol, 22 % volume/ volume d'éthers contenant 5 atomes de carbone, ou plus, par molécule et d'une teneur en oxygène maximale de 2,7 % en masse d'oxygène.	11	Hectolitre	60,69	62,41	62,12	65,07
-----supercarburant d'une teneur en plomb n'excédant pas 0,005 g/ litre, contenant un additif spécifique améliorant les caractéristiques antirécession de soupape, à base de potassium, ou tout autre additif reconnu de qualité équivalente dans un autre Etat membre de l'Union européenne ou dans un autre Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen.	11 bis	Hectolitre	63,96	65,68	67,39	68,34
-----supercarburant d'une teneur en plomb n'excédant pas 0,005 g/ litre, autre que les supercarburants correspondant aux indices d'identification 11 et 11 bis, et contenant jusqu'à 10 % volume/ volume d'éthanol, 22 % volume/ volume d'éthers contenant 5 atomes de carbone, ou plus, par molécule et d'une teneur en oxygène maximale de 3,7 % en masse/ masse d'oxygène.	11 ter	Hectolitre	60,69	62,41	62,12	63,07

---gazole :						
----destiné à être utilisé comme carburant sous condition d'emploi ;	20	Hectolitre	8,86	10,84	12,83	15,09
----fioul domestique ;	21	Hectolitre	5,66	7,64	9,63	11,89
----autres ;	22	Hectolitre	42,84	46,82	49,81	53,07
----fioul lourd ;	24	100 kg nets	2,19	4,53	6,88	9,54
---huiles lubrifiantes et autres.	29	Hectolitre	Taxe intérieure de consommation applicable conformément au 3 du présent article			

Annexe 2 – Calendrier des travaux en cours



Annexe 3 – Chiffres du bioGNV

Nombre de stations GNV en France :

- publiques : 63
- privées : environ 230

Nombre de véhicules en France :

- 13000

Objectifs UE :

- 10 % de carburants renouvelables d'ici 2020

Objectifs nationaux :

- 10 % de carburants renouvelables d'ici 2020 (LTECV, PPI)
- 15 % en 2030 (LTECV)
- 2 TWh de bioGNV (représentant 20 % de bioGNV dans le GNV) en 2023 (PPI)
- loueurs de véhicules : 10 % de véhicules verts à chaque renouvellement en 2020
- parcs de taxis de plus de 10 véhicules : 10 % de véhicules verts à chaque renouvellement en 2020
- parcs de plus de 20 véhicules PTAC < 3,5 t de l'Etat, EP, collectivités, entreprises nationales secteur non concurrentiel : 50 % de véhicules verts (Etat, EP) et 20 % de véhicules verts (CT, entreprises nationales) à chaque renouvellement
- parcs de plus de 20 véhicules PTAC > 3,5 t de l'Etat et EP : 50 % de véhicules verts à chaque renouvellement
- parcs de plus de 20 autobus et autocars transport de personnes de l'Etat, EP, CT, STIF et Métropole de Lyon : 50 % de véhicules à chaque renouvellement en 2020 (en 2018 pour la RATP) et 100 % en 2025

Premières propositions pour la transposition de la directive AFI (rapport AFGNV) :

- Réseau additionnel d'environ 100 stations « territoires » urbaines GNC (= stations publiques souhaitées pour les territoires) d'ici 2020
- Réseau additionnel d'environ 150 stations « marché » (= stations publiques souhaitées pour les acteurs du transport routier), soit 40 stations GNL / GNLC et 110 stations GNC, d'ici 2020
- Pour un réseau global constitué de 250 stations d'ici 2020