



ZOOM

MOBILITÉ

Porté par le GNL et le biométhane, le GNV se fraie un chemin

Dans un contexte de transition énergétique et de réduction des émissions de gaz à effet de serre, la France a choisi d'encourager les carburants alternatifs aux fossiles. Outre l'engouement pour l'électricité ou encore l'hybride, on observe depuis peu un regain d'intérêt pour le gaz naturel dans la mobilité. Grâce à l'essor du gaz naturel liquéfié (GNL) utilisé principalement par les transports lourds, et du biométhane, le gaz naturel pour véhicules (GNV) est en train de se frayer, en France, un chemin.

En France, un retard qui tend à s'estomper

« La France est certes en retard sur le nombre de stations pour les véhicules légers, contrairement à l'Italie et à l'Allemagne, mais pour les véhicules lourds, nous ne sommes pas si mal », souligne d'emblée Gilles Durand, secrétaire général de l'Association française du gaz naturel véhicules (AFGNV), interrogé par *Enerpresse*. Jugée en retard par rapport à ses pays voisins, la France tente de changer progressivement la donne en matière de gaz naturel pour véhicules (GNV).

Les constructeurs automobiles y proposent une gamme un peu plus complète. « Aujourd'hui, les constructeurs Iveco et Fiat offrent plusieurs modèles de véhicules au gaz naturel et les autres commencent tout juste », confie Édouard de Montmarin, responsable développement commercial d'Axègaz Solutions transport, société française de fourniture de GNL. L'installation de stations de recharge commence également à se mettre en place. « Côté gazier, il y a deux approches, estime M. de Montmarin. Soit ils construisent où il y a suffisamment de volume, soit ils construisent pour ensuite attirer des clients, ce que nous faisons. »

240 stations privées au gaz naturel, et 40 stations publiques, dont la majorité est opérée par GNVert, filiale d'Engie spécialisée dans le carburant GNV en France, sont implantées en France.

« Le GNV a végété depuis des années, mais en 6 mois nous allons ouvrir plus de stations que ces 10 dernières années », se félicite Édouard de Montmarin. Cette année particulièrement, de nouvelles stations ont ouvert et d'autres vont voir le jour. « Deux nouvelles stations publiques vont ouvrir cette année, au Mans et à Quimper, et les stations privées vont davantage s'ouvrir au public. Je pense que le gaz naturel liquéfié (GNL) va tirer le gaz naturel comprimé (GNC) vers le haut », annonce-t-il, précisant que le GNV devrait plutôt se développer en France par capillarité. « Aujourd'hui on démarre les travaux au centre routier de Lesquin (59) pour la première station-service GNC/GNL publique », a-t-il divulgué. La livraison est prévue au début du 1^{er} trimestre 2016. Le groupe énergétique espagnol Gas Natural Fenosa avait de son côté mis en service en octobre 2014, la première station-service privée GNLC, proposant du gaz naturel liquéfié et comprimé en France, à Castets dans les Landes (cf. BIP du 15.09.14).

Les politiques publiques contribuent de leur côté à l'essor de la filière du gaz naturel en l'intégrant au développement des carburants alternatifs. Une directive européenne, publiée au *Journal officiel de l'Union européenne* en octobre 2014, fixe notamment des exigences minimales en termes d'infrastructures. En France, le développement général des véhicules à faibles émissions est inscrit dans la loi de transition énergétique, qui a définitivement été adoptée par le Parlement après un ultime vote à l'Assemblée nationale le 22 juillet (cf. BIP du 23.07).

« Le GNL a relancé la filière du gaz naturel »

« Le gaz naturel pour véhicules a observé un regain d'intérêt avec le gaz naturel liquéfié (GNL). Surtout depuis 2012, se réjouit Gilles Durand, le secrétaire général de l'AFGNV. On peut dire que le GNL a relancé la filière du gaz naturel. Les entreprises veulent conduire "propre" et ce carburant est la meilleure forme pour eux. » Transformé à l'état liquide via des usines



de liquéfaction qui refroidissent le gaz à une température d'environ -160°C, le GNL est employé dans les transports par voies navigables, tant maritimes que fluviales. Mais contrairement au gaz naturel comprimé (GNC), qui possède une autonomie de 400 km et concerne principalement les voitures, le GNL permet d'atteindre une autonomie de 1 400 km. Une différence de taille. Le GNL est ainsi adapté aux transports routiers sur de longs trajets.

Ainsi, au GNC les véhicules légers, au GNL les véhicules lourds, dont les camions et les bennes à ordures ménagères (BOM), et les transports en commun de personnes. Il y a en France « *un engouement pour le gaz, notamment de la part des transporteurs de la grande distribution* », confirme Édouard de Montmarin. Pour Gilles Durand, le GNL c'est plus précisément « *l'alternative au diesel pour les poids lourds*. » Les camions représentent la plus forte progression des véhicules GNV (cf. encadré) : + 45 % entre 2013 et 2014. Et la tendance devrait se confirmer

Évolution du parc de véhicules GNV en France entre 2013 et 2014

		Véhicules GNV*	Variation (entre 2013 et 2014)
Transport en commun de personnes	Bus	2613	0%
	Car	46	0%
Poids Lourds	Camions	249	45%
	BOM	962	10%
Véhicules légers	VP	2376	5%
	VUL	6882	1%

Source : AFGNV

puisque ces véhicules représenteraient 5,7 % des véhicules GNV en 2017 et 40,4 % en 2030, selon un scénario établi notamment par le Medef et l'AFGNV. Mais depuis trois ans, le gaz naturel n'est plus tout à fait seul. Son prolongement renouvelable, le biométhane, séduit de plus en plus les pouvoirs publics et les entreprises.

Le BioGNV « attire »

10 % du gaz utilisé sur le territoire devra être produit à partir de sources renouvelables d'ici à 2030, tel est l'objectif inscrit dans la loi de transition énergétique. L'Ademe prévoit quant à elle, dans le cadre de ses scénarios énergétiques, qu'à l'horizon 2050 le gaz fournira 45 % de l'énergie consommée dans les transports en France, dont une bonne partie issue du biométhane.

« *Les qualités environnementales du gaz naturel, et plus encore de son prolongement renouvelable, le biométhane, en font une énergie de choix pour accompagner la transition énergétique et écologique dans les transports* », explique Jean-Claude Giro, président de l'AFGNV, dans une brochure de l'association. Progressivement, les stations bioGNV voient le jour. Or, l'avantage du biométhane, « *produit à partir de la fermentation de produits ménagers, des industries agricoles et agroalimentaires ou des boues de stations d'épuration* », c'est que « *ce sont les mêmes stations que celles au GNV, car il s'agit de la même molécule* », rappelle M. Durand. Et d'ajouter que c'est « *en 2012, qu'on a vu apparaître l'utilisation du biogaz pour rouler décarboné, avec un réel intérêt des politiques pour la méthanisation.* »

La première station publique bioGNV a été installée sur le site de Méthavalor à Forbach (Moselle) en 2012. Plus récemment, Liger a inauguré la première station de biométhane carburant de Bretagne, en mai à Locminé. Produit par la biodégradation des déchets organiques, ce biométhane alimentera dans un premier temps les véhicules des collectivités de l'agglomération et des flottes captives d'entreprises. « *Dès le premier trimestre 2016, et la mise en route de son unité de méthanisation, Liger produira son propre biométhane (...) et le réinjectera dans le réseau de distribution*, précise l'entreprise dans un communiqué. *Près de 5 millions de m³ de biogaz seront produits chaque année.* » Ainsi, compressé ou liquéfié, le gaz naturel véhicule semble avoir de beaux jours devant lui. Quant à la répartition entre les deux formes de GNV, seul l'avenir le dira.