

# Vers un marché GNV et bioGNV du véhicule lourd

## Proposition pour un plan national de développement GNV et bioGNV

### Assises de la Mobilités – Décembre 2017

Le secteur des transports routiers doit répondre à des problématiques à forts enjeux sur plusieurs fronts : diminuer durablement ses émissions de gaz à effet de serre, contribuer rapidement à l'amélioration de la qualité de l'air, diversifier son mix énergétique et continuer d'offrir des solutions compétitives dans un environnement européen fortement concurrentiel pour le transport de marchandises.

Le GNV<sup>1</sup>, qui peut contenir des proportions variables de bioGNV (dans la suite du document le terme GNV s'entendra comme étant GNV/bioGNV), se présente aujourd'hui comme l'une des énergies de substitution aux carburants conventionnels sur le segment des véhicules lourds, crédible d'un point de vue opérationnel et économique. Avec un taux de croissance annuel des immatriculations de camions GNV de l'ordre de 100% depuis 3 ans et un parc global de véhicules lourds avoisinant les 3 500 unités<sup>2</sup>, la France s'affirme comme le premier marché européen pour les camions et les autobus GNV, devant l'Italie, l'Espagne, les Pays-Bas et la Belgique, qui représentent les autres principaux marchés sur ces segments.

En accueillant des entreprises leaders dans les domaines de la production de moteurs, de véhicules (autobus, autocars et camions), ou d'équipements propres à la technologie GNV ou à la production de gaz renouvelable, la France dispose d'un capital industriel qui permettrait d'asseoir une filière industrielle d'excellence au niveau européen. La France dispose par ailleurs d'une infrastructure gazière de premier plan qui dessert un peu plus de 9 500 communes.

En contrepartie d'un cadre de mesures incitatives clair et durable de la part des pouvoirs publics, les acteurs industriels sont prêts à se mobiliser pour produire et commercialiser à des prix compétitifs des équipements GNV adaptés aux besoins des utilisateurs, et permettre aux professionnels du transport routier de marchandises (TRM) et du transport routier de voyageurs (TRV) d'accélérer leur transition énergétique et de préparer leur outil industriel aux défis de demain.

Au-delà des bénéfices industriels et économiques, la mise en place d'un plan de transformation ambitieux des secteurs du TRM et du TRV par un déploiement massif du GNV participera à la baisse de l'empreinte CO<sub>2</sub> du parc poids-lourds engagée depuis quelques années, tout en contribuant à l'amélioration de la qualité de l'air et la diminution des nuisances sonores dans les grandes aires urbaines.

Combiné au développement parallèle de la filière des gaz renouvelables dans les territoires, et à condition de bénéficier d'une dynamique européenne globale en faveur du GNV pour le transport lourd, ce plan de transformation propose de porter jusqu'à 30% la part du gaz dans le parc des véhicules lourds en France à l'horizon 2030, et de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> eq d'un peu plus de 4 millions de tonnes en rythme annuel par rapport à une évolution tendancielle.

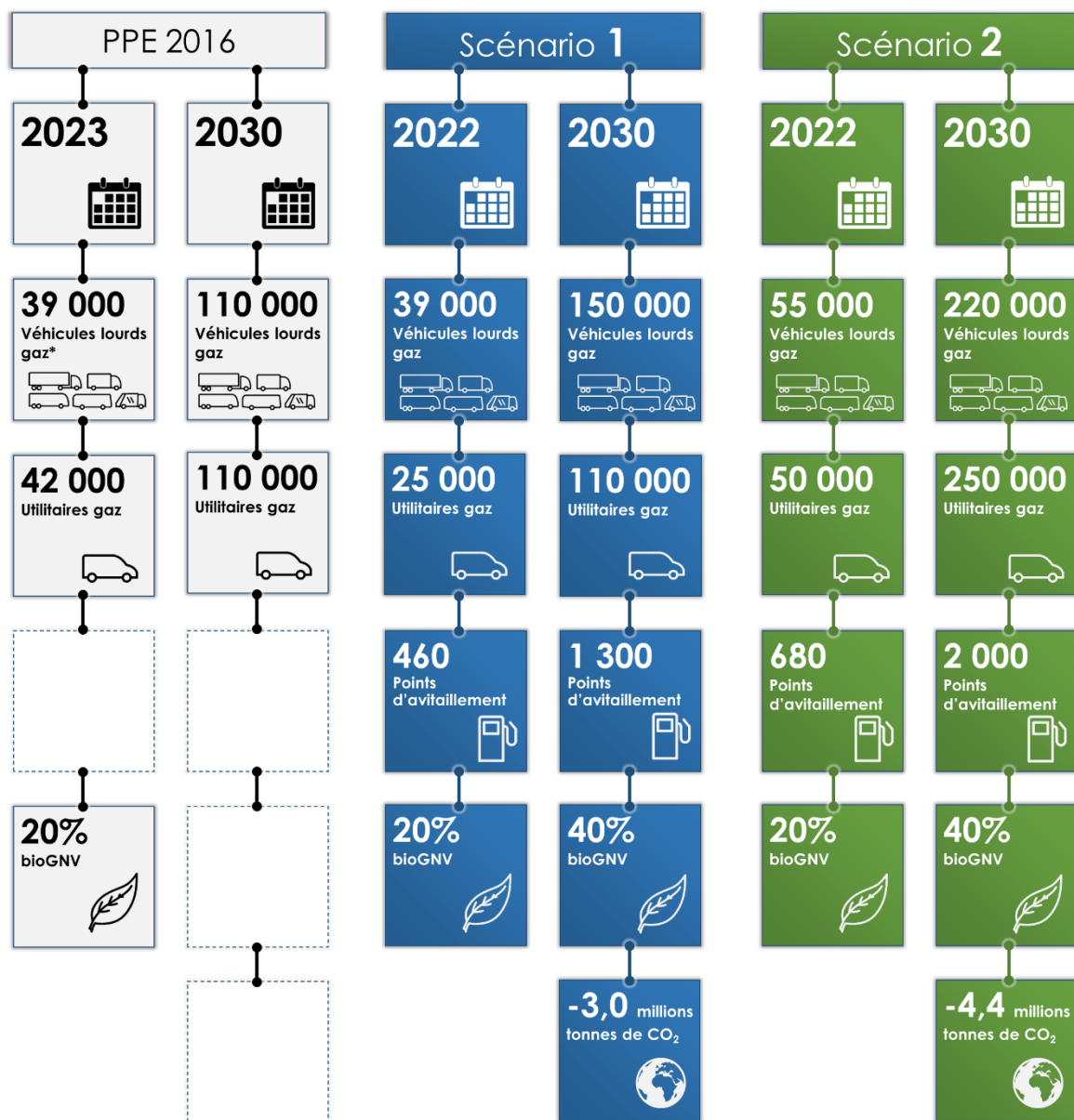
Ce plan est une contribution clé pour réussir à des coûts maîtrisés la transition énergétique et écologique de la France, et sa mise en œuvre pourra compter sur une très forte mobilisation de l'ensemble des acteurs industriels et des professionnels du transport.

---

<sup>1</sup> Gaz Naturel Véhicule

<sup>2</sup> Taille du parc camions, bus, autocars et bennes à ordures ménagères fonctionnant au GNV à fin aout 2017

# Le plan de développement en chiffres



Projections PPE 2016

Données non disponibles

Projections du plan national de développement

\* Camions, autocars, bus et BOM