

Le bioGNV : une solution française de mobilité durable



Livre Blanc du bioGNV

4 juin 2014

club.biogaz@atee.fr 01 46 56 41 43

www.biogaz.atee.fr



Interprofession de la filière méthanisation et biogaz en France

Représentation de la filière

- ❑ **~240 adhérents** personnes morales (contre 90 en 2009)
- ❑ Comité de direction élu, composé de représentants des 11 collèges (groupes de métiers)

- ❑ **Interlocuteur reconnu par les pouvoirs publics**
 - 15 ans d'existence
 - ...et d'actions pour promouvoir le développement des filières de production et de valorisation du biogaz

L'ATEE bénéficie du soutien de l'ADEME



Échanges techniques et informations professionnelles

- ❑ **Groupes de travail**
 - avec les adhérents
 - en coordination avec d'autres organismes concernés par le biogaz

- ❑ **Sujets d'actualité**
 - Réglementation
 - Transport et injection du biogaz dans le réseau
 - Valorisation du biogaz
 - Tarifs d'achat d'électricité
 - Biogaz agricole, digestats...

- ❑ **Services pour les adhérents**
 - Mails d'informations
 - Veille réglementaire
 - Questions/réponses...

Informations grand public et professionnels

- ❑ **Site internet actif**
 - Actualités du Club
 - Réglementation
 - Appels à projets
 - Documents pratiques et études...
 - Agenda de tous les événements de la filière

- ❑ **Organisation d'évènements**
 - Colloques techniques
 - Voyages d'études
 - Formations

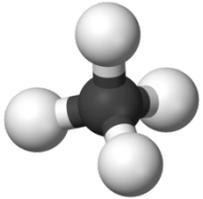
- ❑ Grands rendez-vous de la filière, salon Expo Biogaz



Le biométhane en France, un carburant d'avenir

- **Le bioGNV ou biométhane-carburant**, une des valorisations possibles du biogaz
 - Fermentation sans oxygène de matières et de déchets organiques → Obtention de biogaz
 - Epuration → Obtention de biométhane
 - Compression et utilisation carburant → Obtention de bioGNV
- **GNV et bioGNV: des origines différentes mais une molécule identique**
 - GNV: un gaz naturel d'origine fossile mais majoritairement importé
 - BioGNV: un gaz épuré issu de la méthanisation, local & renouvelable
 - Un même carburant pour tous les véhicules GNV !
- **Production de biométhane en France: 6 unités mi-2014**
 - 2 installations en injection avec station bioGNV (Lille et Forbach - Méthanisation d'ordures ménagères);
 - 2 installations en injection (Chaumes-en-Brie et Mortagne-sur-Sèvre – Méthanisation agricole);
 - 2 installations avec station bioGNV (Trifyl et Claye-Souilly – ISDND).

⇒ Plus de 360 projets d'injection à l'étude





➤ **Transports et problématiques environnementales**

- En 2010, 1,3 millions de morts prématurées dans le monde dus à la pollution atmosphérique en milieu urbain. (source: OMS)
- En 2008, en France, 7 535 décès prématurés seraient provoqués par la pollution de l'air extérieur.

➤ **Les véhicules (bio)GNV une solution écologique**

- Peu d'émission d'oxydes d'azote et d'oxydes de carbone
- Pas de fumées noires
- Meilleur bilan des carburants pour les GES

➤ **Des véhicules performants**

- Rendements énergétiques équivalents à l'essence
- Mais un surcoût d'environ 20 % à l'achat des véhicules

➤ **Emergence d'une flotte mondiale de véhicules GNV**

18 millions de véhicules dans le monde roulent déjà au biométhane / méthane (environ 1,7% du parc mondial de véhicules, avec une croissance annuelle de 18 %).

➤ **Un développement sensible en France**

En France, la filière GNV connaît une progression sensible depuis 2011 mais elle ne représente que 0,04 % du parc national de véhicules.

La France se place au quatrième rang des pays européens détenteurs de véhicules GNV avec 13 000 véhicules.

- Italie: plus de 700 000 véhicules, représentant 1,87 % de la flotte totale
- Allemagne: 100 000 véhicules, 0,9% de la flotte totale
- Suède: 40 000 véhicules, 0,2% de la flotte totale

➤ **Le marché des véhicules GNV explose dans les pays émergents et aux Etats-Unis**

Le (bio)GNV, un potentiel économique à exploiter



- **Création d'emplois non délocalisables**
 - Entre 225 et 1 350 emplois temporaires créés par an pour l'étude et la construction des stations de distribution de bioGNV.
 - Entre 35 et 203 emplois permanents liés à la maintenance d'ici 2020.

- **Des infrastructures de transport disponibles**
 - 93 % de la surface de la France continentale se situe à moins de 25 km du réseau de transport de gaz.
 - Les politiques énergétiques entraînent une baisse de la consommation unitaire en résidentiel-tertiaire, de 1,4 % par an sur ses réseaux.

- **Les objectifs de consommation d'énergie d'origine renouvelable**
 - Objectif 2020: 10 % de la consommation finale pour les transports devra provenir des énergies renouvelables.
 - Une place pour le (bio)GNV à côté des véhicules électriques

- **Le biométhane représente un potentiel de 3 à 9 TWh/an injectés d'ici 2020.**

Un Livre Blanc du bioGNV pour :



- Mieux faire connaître ce carburant, dans un contexte de prise en compte croissante des pollutions urbaines
- Soutenir la filière française des constructeurs automobiles, qui attendent un signal fort pour relancer leurs modèles
- Densifier le maillage de stations GNV pour que l'approvisionnement en carburant ne soit plus un frein
- Apporter des propositions concrètes pour son soutien par les pouvoirs publics et les collectivités

Les 17 propositions s'articulent autour de 4 orientations majeures

1. Afficher une stratégie de long terme sur le GNV et le bioGNV

- Fixer un **objectif ambitieux de développement du biométhane** de 20 TWh de biométhane produits et injectés en 2020 et de 50 TWh en 2030 (contre 0,02 TWh en 2013)

2. Envoyer un signal clair aux constructeurs de véhicules GNV et bioGNV français

- Fixer un **objectif de 200 000 véhicules légers GNV et 20 000 véhicules lourds** alimentés par 6 TWh de biométhane dans le parc automobile français en 2020
- **Rééquilibrer les taxes** appliquées au diesel à hauteur de celles pour l'essence

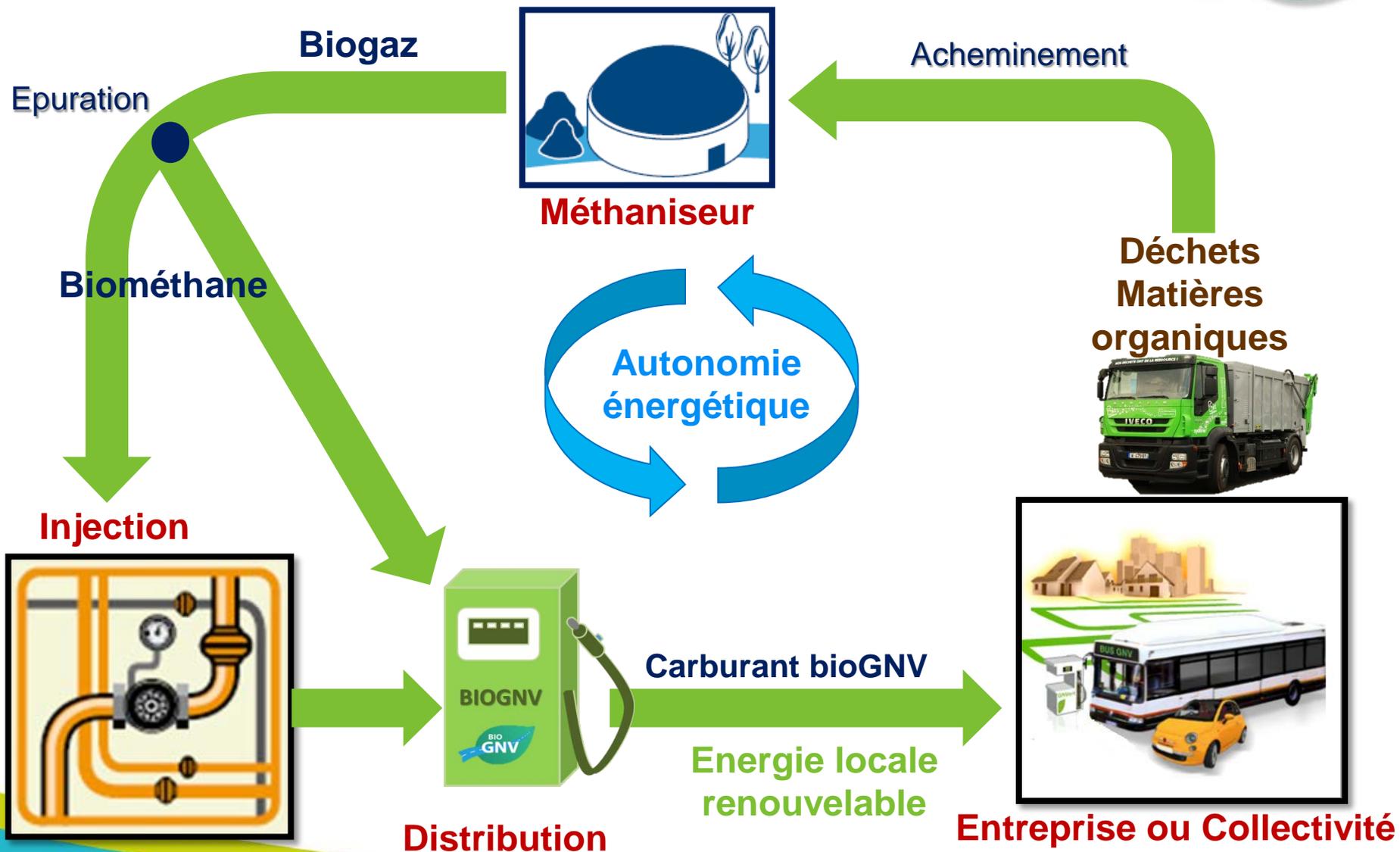
3. Organiser l'approvisionnement des véhicules GNV et bioGNV

- **Multiplier les stations de ravitaillement** à accès public avec la construction et ou l'addition de pompes au GNV tous les 150 km
- **Soutenir l'amélioration de l'autonomie des véhicules** et permettre le remplissage des réservoirs à au moins 220 bars
- **Développer le gaz naturel liquéfié** avec la création d'un réseau de stations GNL

4. Inciter les collectivités et les transporteurs à utiliser le GNV et le bioGNV

- **Mettre en place les modalités d'application de la loi Laure** concernant l'acquisition de véhicules propres par les personnes publiques
- **Exclure le bioGNV de la contribution carbone** et exclure temporairement le GNV

Biométhane: un cycle d'énergie locale



➤ Besoins élevés en carburant dans les villes :

● De nombreux véhicules :

- Bus (consommation 40 m³/100km)
- Benne à ordures ménagères (BOM) (consommation 60 m³/100km)
- Véhicule léger (VL) (consommation 7 m³/100km)

➤ Des déchets qu'il faut traiter :

● Biodéchets méthanisables : 66 kg/an/habitant → **4,4 m³ de biométhane**

- 11 km pour un bus
- 7 km pour une BOM
- 62 km pour un VL

➔ Faire rouler ses véhicules pendant ~1 an :

- Grâce aux déchets de...

200 habitants	➔	1 VL
7 000 habitants	➔	1 bus
4 000 habitants	➔	1 BOM

Et ensuite?

- Envoi aux ministres & mise en ligne
- Relai aux pouvoirs publics et parlementaires pendant tous les travaux sur le projet de loi sur la transition énergétique
- Travail de communication par les professionnels de la filière, opérateurs de réseaux, etc. pour mieux intégrer le bioGNV dans le parc des collectivités et des entreprises

bioGNV: un atout pour les territoires

