



# Camions, car, bus: GNV une solution alternative au pétrole





# Sommaire

- Vers une mobilité durable vers le GNV
- Contexte législatif
- Des grands exemples de modèle de coopération
- Un modèle performant économiquement

# Vers une mobilité durable avec le GNV

## Le secteur des transports soumis à des exigences de performance



## Répondre aujourd'hui et demain aux enjeux économiques et environnementaux avec un carburant performant



- **Émissions de CO<sub>2</sub>** : moins 20 à 25 % par rapport à l'essence, comparables au diesel.
- Faibles émissions de **polluants non réglementés**.
- Entre 50 et 90 % de réduction des **émissions de NO<sub>x</sub>** et de particules sur la génération Euro 5.
- Des véhicules déjà prêts pour la **norme Euro 6** sans post-équipement supplémentaire.

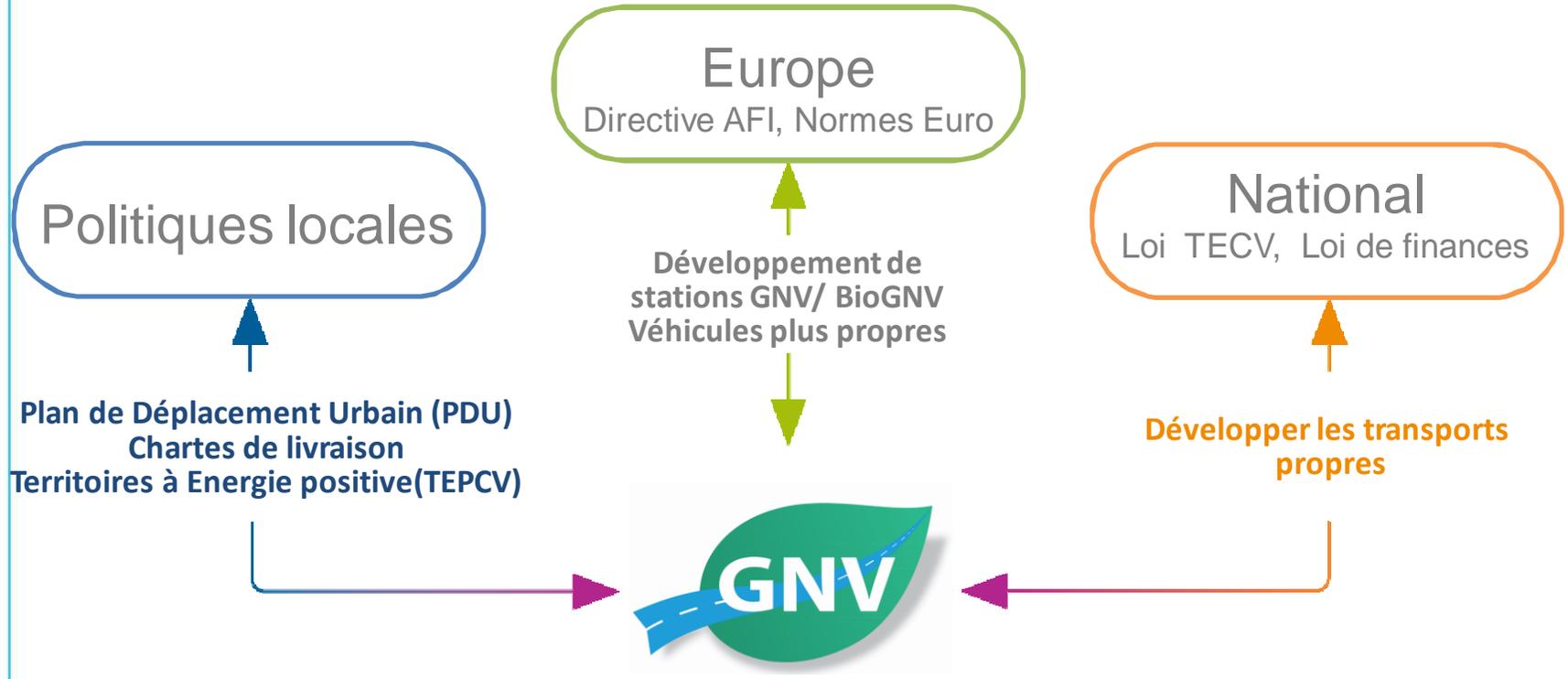


- Réduction jusqu'à 95% des **émissions de GES** par rapport à l'essence et au diesel.
- Intégration des **EnR** (objectif de 10 % dans les transports à 2020).



# Mobilité durable, une ambition européenne et française

*Réglementation, normalisation, législation, documents de planification*



**Ambition pour la France :**  
**32% ENR en 2030**  
Usage transport : 10% en 2020 et 15% en 2030



## Directive européenne, normalisation, réglementation



### Directive européenne Carburant Alternatifs (directive AFI)

- La France dispose de deux ans (nov 2016) pour définir son programme de déploiement de stations GNV/BioGNV

Exigence	Date limite
Nombre approprié de stations GNC en agglomération	31.12.2020
Nombre approprié de stations GNV (au moins le long du réseau central RTE-T, à raison , à titre indicatif d'une station GNC tous les 150km	31.12.2025



### Réglementation : les stations sont soumises à

- La réglementation ICPE\*1413, détermine l'implantation de la station : distances de sécurité, accessibilité...
- La réglementation ATEX, définit sur l'implantation de la station, les zones pour lesquels on devra mettre en place des mesures de sécurité et des moyens de prévention / traitement des risques d'explosion



### Fiscalité : Le GNV et BioGNV soumis à la TICPE depuis le 1er avril 2014

\*ICPE : Installation Classée pour la Protection de l'Environnement)

## Normalisation, réglementation, politiques locales



### ○ Réglementation, pour la conception les véhicules sont soumis à

- Règlement européen R110 annexé à l'accord de Genève du 20 mars révisé GNC pour les véhicules première monte
- Règlement européen R115 pour les véhicules post-équipés



### ○ Normes Euro de plus en plus restrictives (Euro 6) pour les polluants, et objectifs contraignants en matière d'émission de CO2 (95gCO2/km en 2020 pour les véhicules particuliers)

### ○ Loi sur la transition énergétique: décret



## Exemples de collaborations



### Développer le GNV à Paris et en région parisienne

- Contexte: Politiques locales comme la charte de livraison de la Ville de Paris (dédieselisation d'ici 2020)
- Partenaire et rôle : la ville de Paris, Le SIGEIF, le Groupe La Poste et GrDF
- Enjeux: qualité de l'air



### Conseil régional

- Une mobilisation
- Un GT mobilité gaz: CR, FNTR, Sydev, SIEM, la poste, Nantes Metropole...



### Le projet équilibre: vallée de l'Arve

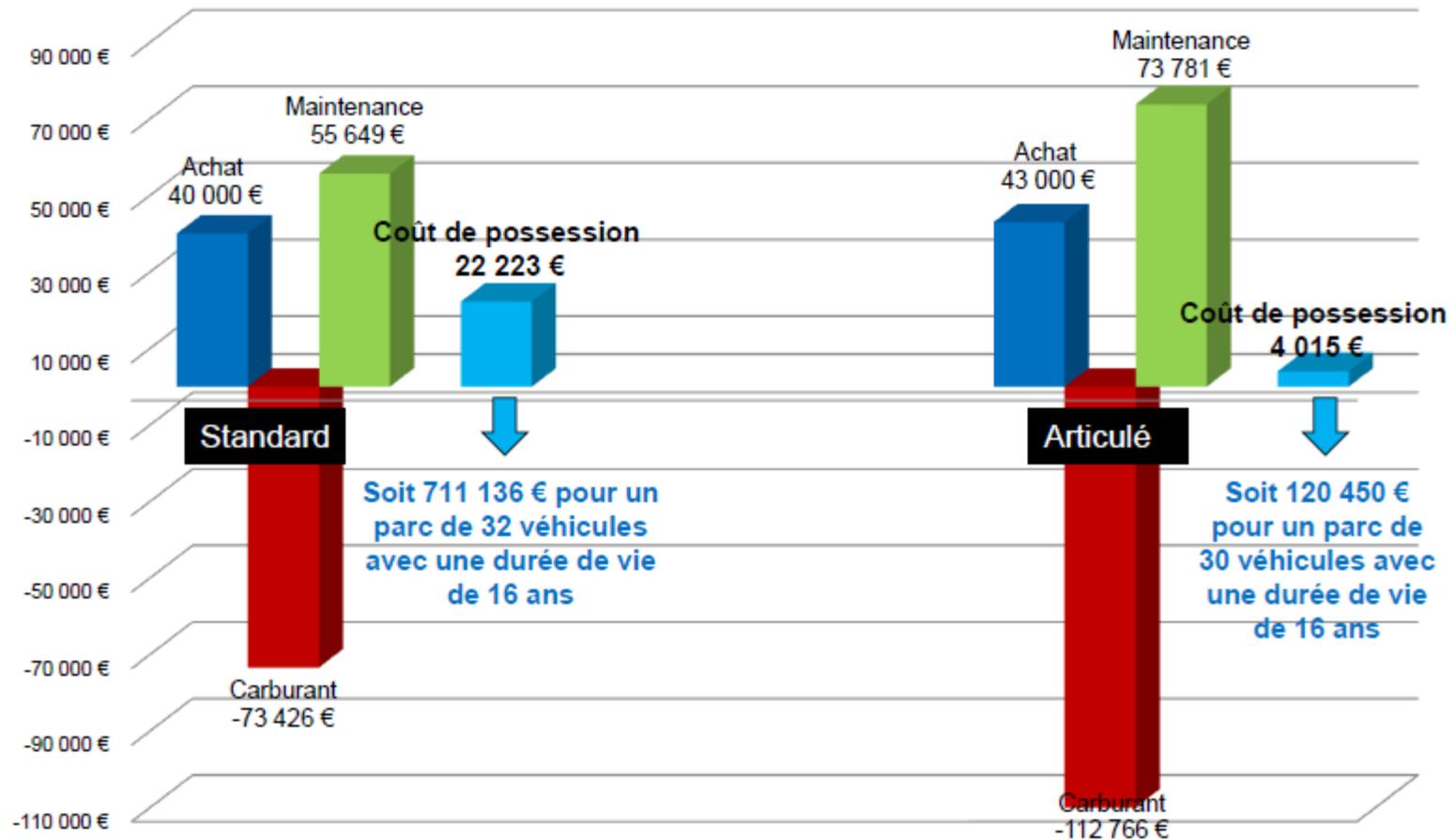
- Enjeu: qualité de l'air
- Un consortium: 6 transporteurs, Auchan, GNVert
- Des partenaires: Etat, GrDF, Ademe et la FNTR



# Analyse Cycle de vie SETRAM (congrès FNE, le mans mars 2015)



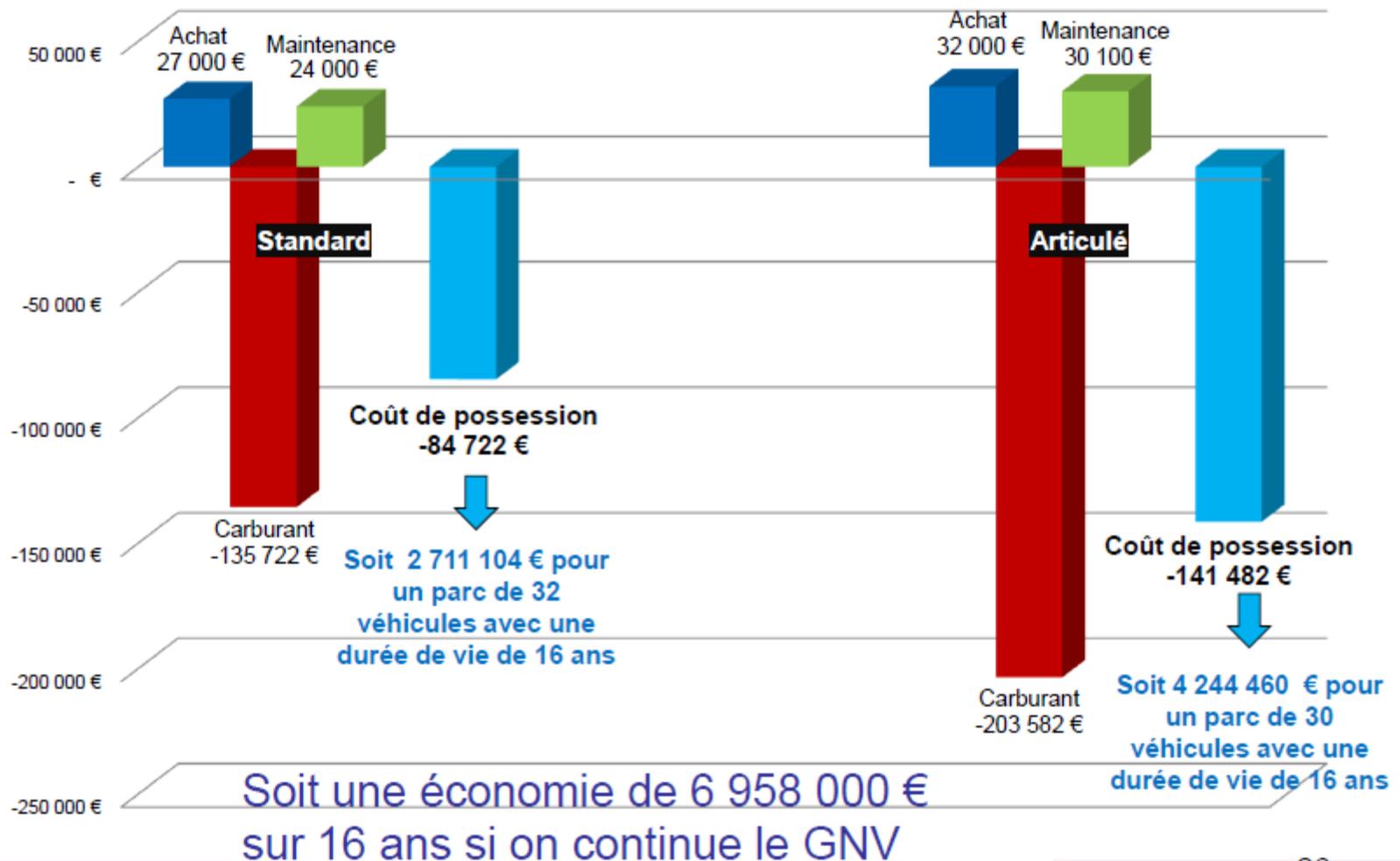
## Ecart GNV/Diesel sur la durée de vie du véhicule Norme euro 2 et euro 3



# Analyse Cycle de vie SETRAM (congrès FNE, le mans mars 2015)

SETRAM  
LE MASSIF MÉTROPOLITAINE

## Ecart GNV/Diesel euro 6 sur la durée de vie du véhicule





## ○ Des premières dans l'Ouest !

### La première station bioGNV

Inaugurée le 19 mai 2015 à Locminé



*Image Ouest France*

## ○ Un record pour Microjoule

Le véhicule développé par les écoles La Joliverie et Polytech Nantes ont battu un record du monde : 2 552 kilomètres, avec l'équivalent d'un litre d'essence

## ○ Le premier car bioGNV

○ Une expérimentation lancée début mai 2015 à Mortagne sur Sèvre

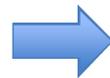




# Conclusions

- L'infrastructure de stations GNV/ BioGNV est insuffisante mais la directive européenne adoptée récemment doit permettre de combler le retard
- Coopération des parties prenantes dans notre territoire pour avancer sur ce sujet
- La gamme de véhicules GNV vendus en France s'étoffe
- Des entreprises qui avancent:

- Monoprix, Carrefour, Castorama, Picard, Biocoop, Point P, Saint-Gobain Distribution Bâtiment France, Office DEPOT, Sodexo, Ikea... ..
- Sita, Veolia, Derichebourg, Coved, Nicollin, Paprec, Sepur ou Pizzorno



**Travailler avec toutes les parties prenantes pour lever les freins et développer le GNV en France**