



COMMUNIQUE DE PRESSE

28 janvier 2019

La PPE doit miser fortement sur le GNV et le bioGNV pour réussir la transition énergétique des transports

Le projet de PPE présenté le 25 janvier 2019, et soumis à la consultation publique, identifie **le GNV comme « l'alternative la plus robuste au Diesel pour les véhicules lourds »**. Ce projet reconnaît les bénéfices immédiats du GNV et du bioGNV pour abaisser significativement les niveaux d'émissions de CO₂ et de polluants du secteur des transports et pour répondre aux urgences climatiques et de santé publique auxquelles nous sommes confrontés.

Pour autant, avec un objectif de 60 000 poids-lourds et 110 000 utilitaires GNV en 2028, le projet de PPE propose une ambition en retrait par rapport à la dynamique observée en France et en Europe depuis quelques années. Soutenue par une mobilisation des entreprises de transport et par une filière industrielle porteuse d'emplois sur le territoire national, cette dynamique a permis depuis 2016 de multiplier par 5 le nombre de poids-lourds gaz. Avec l'engagement de plus en plus prégnant des collectivités territoriales pour le GNV et le bioGNV, **l'AFGNV est convaincue qu'il est possible d'atteindre en 2028 un parc de 140 000 véhicules lourds et 180 000 utilitaires GNV** conformément au plan national de déploiement du GNV présenté aux pouvoirs publics fin 2017.

Par ailleurs, l'AFGNV déplore que le GNV ne soit pas, à ce stade, reconnu par le projet de PPE comme une réponse pertinente pour les véhicules légers, en complément des véhicules électriques. La Plateforme de la Filière Automobile (PFA), qui rassemble les acteurs de l'industrie automobile française, a pourtant identifié dans une étude récente une augmentation régulière de la part de marché des véhicules GNV sur le segment des véhicules légers à partir de 2020, qui pourrait atteindre jusqu'à 12% en 2030. Il est intéressant de noter que **le GNV pour les véhicules légers rencontre un intérêt croissant chez nos voisins européens**, qui ont enregistré en 2018 des augmentations significatives du nombre d'immatriculations par rapport à 2017 (+37 000 en Italie, +11 000 en Allemagne, +4 000 en Belgique).

Enfin, l'AFGNV estime que la disponibilité des gaz renouvelables sera cruciale pour garantir la montée en puissance du bioGNV, qui permet des baisses considérables des niveaux d'émissions de CO₂. À ce titre, **les objectifs de baisse des aides à la production de biométhane proposés par le projet de PPE semblent peu réalistes**, et présentent un risque d'asphyxie de toute une filière qui, depuis 2016, double chaque année ses volumes de production locale de gaz vert. L'écosystème dans lequel GNV et méthanisation se complètent selon une logique d'économie circulaire s'ancre progressivement et durablement dans les territoires, et porte en lui des perspectives d'emplois - en particulier dans le monde agricole - et d'indépendance énergétique qui doivent être considérées à leur juste valeur.

À propos de l'AFGNV

L'AFGNV rassemble aujourd'hui une centaine de membres issus du secteur industriel (constructeurs, énergéticiens, équipementiers, bureaux d'étude) et du secteur public & collectivités (ministères, métropoles, syndicats d'énergie). L'AFGNV œuvre quotidiennement à promouvoir le gaz naturel véhicule et joue le rôle de plateforme auprès de ses membres sur des sujets économiques, techniques et réglementaires.