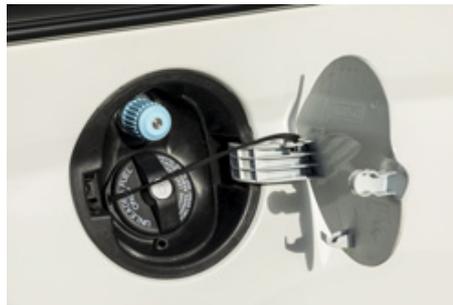


## Le carburant GNV n'a pas la cote auprès des automobilistes en 2021



### Les ventes de véhicules particuliers roulant au GNV restent marginales en 2021

L'utilisation du carburant GNV dans le secteur du **transport de personnes** a démarré au milieu des années 90 en France avec les **bus**, puis avec les **bennes à ordures**. Les collectivités territoriales ont progressivement adopté le carburant GNV peu émetteur de polluants locaux pour les flottes publiques de bus, puis de bennes à ordures.

Plus récemment, c'est le secteur du **transport de marchandises** qui s'est mis au GNV pour réduire ses émissions polluantes. Engagées dans des démarches RSE, la majorité des enseignes de la grande distribution utilisent des véhicules GNV.

Toutes les villes de plus de 200 000 habitants (sauf une) ont des bus ou des bennes à ordures GNV.

Un bus sur quatre et une benne à ordures sur cinq vendus en France circule au GNV.

Outre la baisse drastique de la pollution locale, le recours au GNV permet la division par deux du bruit des véhicules et donne la possibilité de certifier les livraisons Certibruit, et contribue à l'amélioration des conditions de travail des chauffeurs grâce à des véhicules plus silencieux et sans odeur.

Le choix du [GNV](#), qui concerne aussi la messagerie et le BTP, permet de livrer dans tous les cœurs de ville.

Les parts de marchés des **poinds lourds** GNV ont quadruplé en trois ans.

La réglementation impose désormais aux collectivités territoriales de renouveler une partie de leur flotte en véhicules dits à faibles émissions. La définition de véhicules à faibles émissions dépend des zones : l'électrique, l'hydrogène et le GNV sont considérés comme étant des véhicules à faibles émissions dans toute la France.

Le carburant GNV a été introduit il y a de très nombreuses années dans le secteur de l'**automobile**.

Pourtant, les ventes de voitures particulières GNV stagnent depuis plusieurs années à **quelques centaines de voitures par an** en France (376 exemplaires en 2020 et 297 en 2019).

Le carburant GNV utilise **le même gaz naturel que celui utilisé pour se chauffer ou cuisiner** mais valorisé en carburant.

Le pré requis pour rouler au GNV, c'est de **pouvoir s'avitailer**. Le réseau de stations est le maillon incontournable du développement du carburant GPL. C'est aujourd'hui l'un des maillons faibles. En France, le réseau de stations ouvertes au public atteignait en 2020, selon l'AFGNV, **250 stations** (prévision de 273 points d'avitaillement ouverts au public en 2021).

Le **plein de GNV** se fait **comme un plein traditionnel** en moins de 10 minutes.

Les **véhicules GNV sont certifiés ECE R110** et leur **homologation** est soumise à la réalisation d'un ensemble de tests, dont la résistance des réservoirs à la pression.

La réglementation ECE R110 impose de réaliser un **Contrôle par Inspection Détaillée du réservoir tous les 4 ans**.

Les véhicules GNV **intègrent systématiquement des dispositifs de sécurité** (fusibles thermiques) et sont homologués pour un accès aux tunnels et parkings, publics comme privés.

Le gaz naturel pour véhicules (GNV) est constitué essentiellement de **méthane**. Il s'agit du même gaz que celui utilisé pour la cuisine ou le chauffage.

Le carburant GNV est plus léger que l'air. En cas de fuite de carburant, il n'y a pas d'accumulation de gaz naturel. De ce fait, le risque d'inflammation est limité en plein air et dans des locaux ventilés. En raison d'une température d'inflammabilité élevée, le carburant GNV présente moins de dangers de circulation que les carburants liquides traditionnels.

Le véhicule roulant au GNV est **bi-carburant GNV/essence**. Le véhicule peut fonctionner avec de l'essence ou avec du gaz naturel.

Le véhicule GNV est équipé d'un **réservoir GNV additionnel** (voire de plusieurs réservoirs) et d'un **réservoir essence**.

La **gestion des deux carburant est assurée automatiquement**.

Avec ses deux réservoirs et sa bi-carburant GNV/essence, le véhicule GNV offre **une autonomie supérieure à celle d'un véhicule à moteur essence**.

Le GNV, constitué majoritairement de méthane, est stocké sous pression à l'état gazeux comprimé à 200 bars dans les réservoirs.

Le carburant GNV est intrinsèquement propre. Ses émissions de gaz à effet de serre sont réduites. Parmi les carburants issus de sources fossiles, le GNV affiche le plus faible taux de carbone et le meilleur bilan global "du puits à la roue".

En raison de sa composition chimique, le carburant gaz naturel réduit les émissions de CO<sub>2</sub> lorsqu'il est issu de sources fossiles.

Les véhicules fonctionnant au gaz naturel **génèrent moins d'émissions de CO<sub>2</sub> et de NO<sub>x</sub> par rapport aux carburants classiques**.

Les moteurs fonctionnant au gaz naturel permettent de fonctionner à l'essence ou au GNV avec un niveau d'émissions faible, qu'il s'agisse du CO<sub>2</sub> ou du NO<sub>x</sub>.

Le GNV, c'est **95% de particules fines et 50% de NO<sub>x</sub> en moins par rapport au seuil de la norme Euro 6**.

Les véhicules GNV bénéficient de la **vignette Crit'air 1**, quel que soit l'âge des véhicules. Celle-ci permet actuellement l'accès dans les centres-villes quel que soit le caractère contraignant de la ZFE, même en période de pic de pollution.

Pour une voiture particulière, du puits à la roue, **la réduction du CO2 est d'environ 7% face à un véhicule alimenté au gazole, et jusqu'à 25% en comparaison d'un modèle à essence.**

Le GNV permet de réduire respectivement de 55 et 85% les oxydes d'azote par rapport à l'essence et au gazole.

Le gaz naturel permet de limiter la formation d'ozone respectivement de 65% et 85% par rapport à l'essence et au gazole.

Le GNV est un carburant alternatif présentant un équilibre économique comparable au diesel.

Les véhicules GPL coûtent le même prix qu'un véhicule diesel et bénéficient d'un prix du carburant moins cher (13% moins cher). En fonction du nombre de kilomètres parcourus, un véhicule GNV peut coûter moins cher qu'un véhicule diesel en coût total d'acquisition.

Néanmoins, **le véhicule GNV se vend très peu en Europe.**

En 2020, seuls 55 000 véhicules particuliers GNV ont été vendus en Europe, essentiellement des véhicules Fiat, majoritairement en Italie.

En France, 376 véhicules particuliers GNV ont été vendus en 2020.

Les modèles disponibles en France en version GNV sont très peu nombreux : quelques Seat (Seat Ibiza, Seat Arona, Seat Leon) et quelques Skoda (Skoda Kamiq, Skoda Octavia).

Le carburant GNV est vendu à la pompe à un prix élevé de l'ordre de **1,26 euro** dans la plupart des stations publiques.

Profitant de stations privées dédiées, les professionnels et les collectivités locales utilisent davantage le carburant GNV.

A l'échelle de la planète, la situation est totalement différente.

Dans le monde, près de 26 millions de véhicules roulent au GNV, en intégrant les camions, les bus, les bennes à ordures ménagères, les véhicules utilitaires, les véhicules utilitaires légers et les voitures particulières.

1. Contraintes techniques (dont autonomie): forte. Le réseau de stations publiques permettant de s'avitailer au GNV est extrêmement limité.

2. Surcoût à l'achat : les véhicules GPL coûtent le même prix qu'un véhicule diesel.

3. Nombre de stations-service distribuant le carburant : le réseau de stations permettant de s'avitailer au GNV comprendrait 250 stations ouvertes au public selon l'AFGNV (prévision de 273 points d'avitaillement en 2021).

4. Prix du carburant à la pompe : le prix du kilo de GNV est de 1,26 euro (en moyenne 13% inférieur au litre de diesel).

5.Â Â Bonus-malus à l'achat : malus à l'achat à partir de 133 g de CO2 en 2021 (50 euros). Le malus à l'achat atteint jusqu'à 30 000 euros (à partir de 219 g/km) .

6.Â Â Incitations financières à l'achat : aides locales pour les véhicules GNV sur certains territoires.

7.Â Â Restrictions de circulation : Les véhicules GNV bénéficient de la vignette Crit'air 1, quel que soit l'âge des véhicules. Celle-ci permet actuellement l'accès dans les centres-villes quel que soit le caractère contraignant de la ZFE, même en période de pic de pollution. Interdiction de circulation à compter de 2030 dans la métropole du Grand Paris. Interdictions de circulation non connues à ce jour dans les autres zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m).

8.Â Â Consommation : consommation identique à un véhicule essence lorsque le véhicule roule avec de l'essence.

9.Â Â Surcoût à l'entretien :Â la réglementation ECE R110 impose de réaliser un Contrôle par Inspection Détaillée du réservoir tous les 4 ans.

10. Perspective de revente en occasion : moyenne et uniquement sur les territoires équipés de stations permettant de s'avitailler au GNV.

Conclusion : L'effondrement du carburant diesel, la hausse des prix du carburant et l'omniprésence des questions environnementales devraient redonner un peu de visibilité au carburant GNV. L'offre de véhicules GPL se limite à cinq modèles. La diffusion des véhicules GPL restent confidentielles en France.

Risque associé : Les futures interdictions de circulation dans les zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m). Déjà mises en place à Paris, dans la Métropole du Grand Paris, Grenoble-Alpes-Métropole et dans la Métropole de Lyon, les zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) ont pour objectif de réduire la pollution atmosphérique dans les zones denses les plus polluées.

Â

Â

Eric Houguet, 29/07/2021