

CAMION GNV (GAZ NATUREL POUR VEHICULE)



-20%

C'est la réduction des émissions de CO2 générée par la substitution d'un camion diesel par un camion GNV

Recommandations

- Promouvoir le développement d'une offre de camions GNV adapté aux différents segments de marché du fret de marchandises
- Substituer l'exonération partielle de TICPE du transport routier par des allègements de charges sociales pour améliorer la compétitivité du camion GNV sans menacer la filière
- Accompagner le développement d'un réseau de distribution du GNV adapté
- Développer la production de bioGNV pour aller plus loin dans la décarbonation du transport routier

Quels atouts pour le camion GNV ?

Dans le transport routier de marchandises par poids lourds, qui représente plus de 5 % des émissions de CO2 nationales, on observe à l'heure actuelle deux possibilités d'évolution vers des technologies moins carbonées :

- Le report modal vers le fret ferroviaire ou fluvial,
- La substitution des camions diesel par des camions GNV.

Un levier majeur de la décarbonation du transport routier de marchandises sera le report vers des modes de transport moins émetteurs de CO2 : **l'UFE a ainsi repris dans son étude l'hypothèse d'un report de 7 % du routier vers les modes ferroviaire et fluvial d'ici 2030.**

Ces transferts modaux ne pourront cependant pas répondre à l'ensemble de la demande du fret de marchandises, et le camion GNV est une technologie importante de la décarbonation du transport routier, en particulier dans le cas d'un développement parallèle du bioGNV. Outre la réduction des émissions de CO2, les camions au GNV contribuent également à une diminution significative des émissions de particules et de la pollution sonore en comparaison aux camions diesel.

Les leviers de déploiement du camion GNV

La hausse de la contribution climat énergie permet d'améliorer la compétitivité du gaz par rapport au diesel. La motorisation au gaz requiert un investissement initial supérieur à un poids lourd diesel, **mais ce surcoût peut être compensé par les gains à l'usage.**

En outre, le fret routier de marchandises bénéficie aujourd'hui d'une **exonération partielle de TICPE**. Cette dépense fiscale, créée à l'origine pour soutenir le fret de marchandises, n'est plus adaptée à la contrainte climatique. **La substitution de cette dépense fiscale par une réduction des charges sociales** dans ce secteur permettrait de faciliter le développement des camions GNV tout en préservant l'activité économique de la filière. Certaines compagnies de transport de marchandises renouvellent déjà leur flotte au profit des camions GNV, mais un déploiement à grande échelle nécessite un accompagnement du côté des infrastructures de distribution. **Avec une cinquantaine de stations GNV publiques recensées en France, soit près de 20 fois moins qu'en Allemagne, elles sont encore en nombre trop limité sur l'ensemble du territoire** et constituent une contrainte forte au développement de cette technologie alternative.

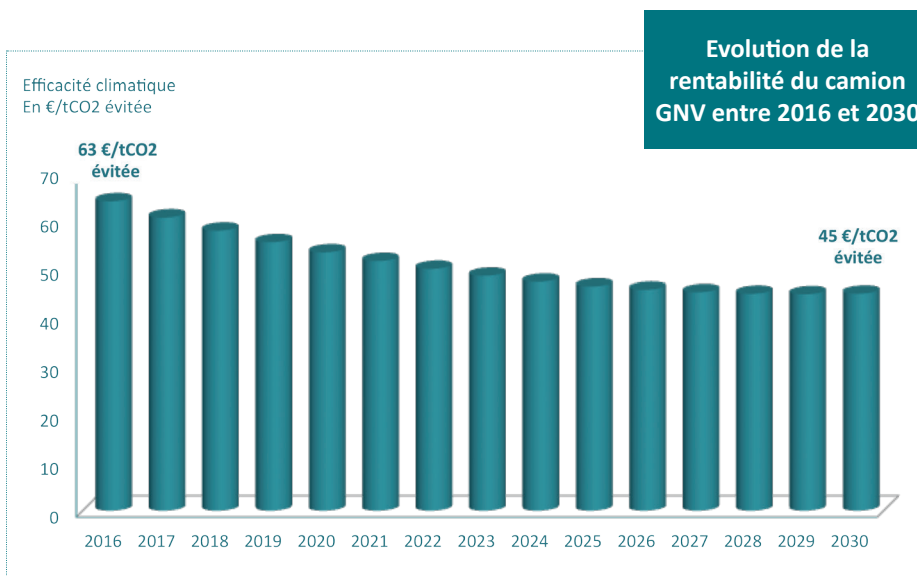
Les camions GNV dans l'étude de l'UFE

En 2015, le surcoût d'un camion GNV s'élevait à 30 000 € par rapport à un camion diesel. Cette différence est liée en partie au coût du réservoir. De plus, le coût de l'infrastructure de distribution de GNV affectée à chaque camion s'élève à 11 200 €. Si le coût des infrastructures est considéré stable jusqu'en 2030, le coût des camions GNV diminue de 1 % chaque année grâce aux effets de série.

Chaque année entre 2015 et 2030, les rendements des moteurs des camions diesel et GNV connaissent une amélioration de l'ordre de 1 %, conformément aux évolutions récentes constatées des moteurs thermiques.

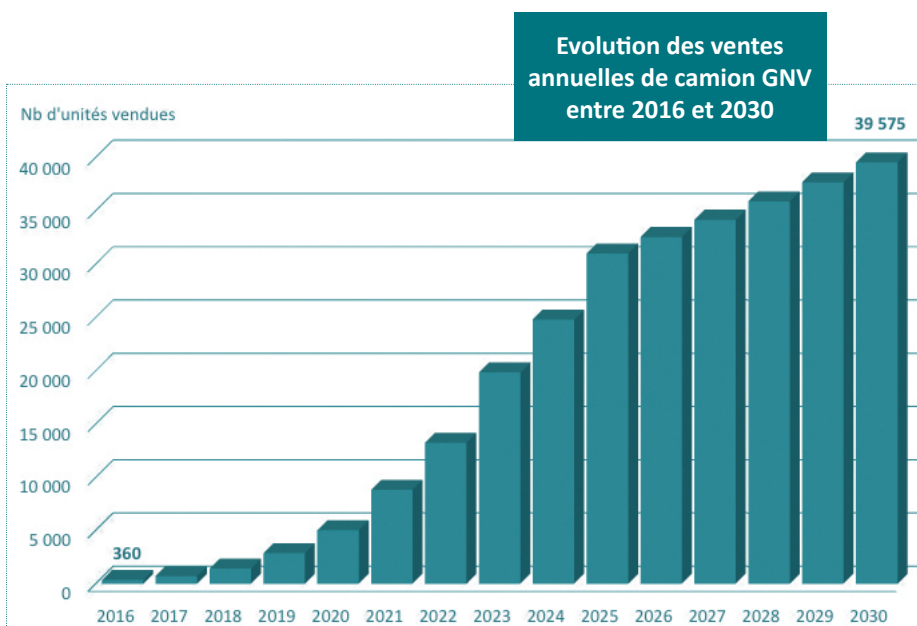
Le prix du GNV augmente sur la période, mais moins rapidement que celui du diesel, qui est plus davantage affecté par l'évolution de la contribution climat énergie.

Enfin, l'UFE a pris en compte les niveaux d'intégration de biocarburant et de biogaz prévus par la LTECV.



Au total, le camion GNV reste proche de la rentabilité économique et climatique sur toute la période, sans toutefois l'atteindre. Pourtant, le développement de l'utilisation de camions GNV est nécessaire pour atteindre l'objectif de - 40 % de CO2 en 2030 au moindre coût.

En 2030, ce sont ainsi près de la moitié des poids lourds qui devront utiliser le GNV.



Question Bonus

Existe-t-il d'autres technologies pour décarboner le transport routier de marchandises ?

La technologie du camion électrique est actuellement en cours de développement. Bien qu'elle présente des avantages conséquents sur la santé publique, en termes de qualité de l'air et de réduction de la pollution sonore, leur autonomie encore restreinte demeure un frein à leur déploiement massif. S'il faudra attendre encore quelques années avant l'arrivée à maturité de cette technologie prometteuse, les camions électriques sont déjà particulièrement adaptés pour des livraisons s'effectuant dans les milieux urbains.