

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X I V ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

Mission d'information sur l'offre automobile française dans une approche industrielle, énergétique et fiscale

– Audition, ouverte à la presse, de Mme Catherine Foulonneau, directeur stratégie et territoires de GRDF, de Mme Catherine Brun, directrice commercial de GRTgaz, de M. Vincent Rousseau, directeur de projet mobilité de GRTgaz, de M. Jean-Claude Girot, président de l'Association française du gaz naturel pour véhicules (AFGNV) et de M. Gilles Durand, secrétaire général de l'AFGNV..... 2

Mardi

19 janvier 2016

Séance de 14 heures

Compte rendu n° 19

SESSION ORDINAIRE DE 2015-2016

**Présidence de
Mme Sophie Rohfritsch,
*Présidente***



La séance est ouverte à quatorze heures.

La mission d'information a entendu **Mme Catherine Foulonneau, directeur stratégie et territoires de GRDF, Mme Catherine Brun, directrice commercial de GRTgaz, M. Vincent Rousseau, directeur de projet mobilité de GRTgaz, M. Jean-Claude Girot, président de l'Association française du gaz naturel pour véhicules (AFGNV) et M. Gilles Durand, secrétaire général de l'AFGNV.**

Mme la présidente Sophie Rohfritsch. Nous recevons cet après-midi les représentants de GRTgaz et d'ERDF qui, au sein de l'Association française du gaz naturel pour véhicules (AFGNV), font la promotion du gaz naturel pour véhicules (GNV) et du biogaz.

Mme la rapporteure et moi-même tenons à informer la Mission d'initiatives que nous avons prises au regard des derniers développements de l'actualité.

En premier lieu, nous avons cosigné une lettre recommandée au président de Volkswagen France qui se refuse à être auditionné, alors que nous l'avions saisi de notre volonté de l'entendre il y a plus d'un mois. Cette audition étant indispensable, nous lui avons fait part du maintien de sa date d'audition au mercredi 27 janvier à onze heures trente. En outre, nous lui avons indiqué qu'à défaut de le voir reconsidérer sa position, nous n'hésiterions pas à demander au président de l'Assemblée nationale de conférer à la Mission les pouvoirs de contrôle analogues à ceux d'une commission d'enquête, comme nous en ouvre le droit l'ordonnance de 1958 relative au fonctionnement des assemblées parlementaires et les articles 145-1 et suivants de notre règlement. Nous pourrions ainsi le contraindre et même exiger de lui la transmission de tous les documents internes en vertu du contrôle sur place et sur pièce.

S'agissant des difficultés rencontrées par Renault en matière d'émissions polluantes, Mme Batho avait saisi par un courrier du 12 novembre 2015 la ministre de l'environnement afin d'obtenir les résultats des tests que la ministre avait diligentés en urgence et des précisions quant aux modèles concernés et aux caractéristiques du protocole adopté. À ce jour, aucune réponse n'a été apportée à cette demande qui pourtant prenait soin de mentionner qu'une confidentialité des données transmises serait garantie tant qu'aucun résultat officiel n'était publié. Il s'agissait d'une demande légitime d'information à destination de la rapporteure et de la présidente, soucieuses ne pas empiéter sur le rôle dévolu à la commission dite indépendante qui devait suivre ce processus.

Ces précisions données, nous allons interroger les personnalités reçues cet après-midi sur les caractéristiques du gaz comme carburant alternatif du point de vue économique et environnemental.

Quels sont les coûts et les avantages de l'usage du GNV ou du biogaz pour un véhicule particulier ou pour un véhicule de transport ? Aujourd'hui, environ 10 % du parc des grandes agglomérations utiliseraient ces types de carburant ; quels gains ceux-ci offrent-ils s'agissant des rejets polluants – dioxydes de carbone, dioxydes d'azote et particules fines ? Des comparatifs scientifiquement établis avec les motorisations diesel ou essence intéressent évidemment notre mission, y compris pour des usages en bicarburant : essence/gaz ou diesel/gaz.

La RATP, dont l'équipement en bus « propres » doit impérativement faire l'objet d'efforts, a conclu, en 2014, un partenariat avec GDF Suez avec un objectif *a priori* ambitieux : disposer d'une flotte comprenant jusqu'à 20 % de bus à gaz naturel à l'horizon

2025. Plus généralement, la France semble accuser un retard. L'Italie compterait 900 000 véhicules motorisés au gaz naturel et disposerait d'un réseau de distribution de plus de 1 100 stations accessibles aux particuliers. Où en est-on précisément en France ? Quel est le parc en circulation et avec quelles perspectives de marché ? Existe-t-il même un embryon de réseau de distribution et, actuellement, quels sont les prix publics du GNV ou du biogaz ? N'est-ce pas le moment de lancer un vrai plan d'installation de dispositifs d'approvisionnement car la loi de finances pour 2016 vient de confirmer la position privilégiée du GNV, avec, pour 2016 et 2017, un écart favorable de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) de 44 centimes d'euro par rapport au gazole ?

La Mission a déjà auditionné deux hauts fonctionnaires qui ont étudié, dans le cadre du Conseil général de l'environnement et du développement durable, les perspectives d'usage du gaz naturel liquéfié (GNL) dans les transports. Le développement de cette autre filière, voisine de la vôtre, nous a semblé assez limité, sauf peut-être pour quelques activités de transport routier de marchandises. Vous allez nous dire en quoi votre filière se distinguerait de celle du GNL, voire du gaz de pétrole liquéfié (GPL). En comparaison, quel pourrait être le principal potentiel de développement du GNV et du biogaz ?

M. Jean-Claude Girot, président de l'AFGNV. Votre volonté de nous auditionner prouve que les politiques s'intéressent à notre filière. Notre association existe depuis vingt ans et regroupe aujourd'hui quatre-vingt adhérents : des entreprises gazières, dont certaines sont représentées ici, et des constructeurs de camions. Malheureusement, nous ne comptons plus dans nos rangs qu'un seul constructeur de voitures, l'entreprise italienne Fiat. C'est la conséquence du silence que le gaz a subi depuis quelques années : le Grenelle de l'environnement ayant privilégié l'électrique, les constructeurs français ont préféré s'orienter vers ce type d'énergie. Mais les constructeurs de camions, qui considèrent le gaz – GNV et GNL – comme la seule alternative réelle au diesel, nous soutiennent. Le dernier d'entre eux devrait bientôt rejoindre l'association.

L'AFGNV essaie de convaincre les fédérations professionnelles de transporteurs, très intéressées. Nous intervenons dans tous les congrès de transporteurs routiers. Ce matin encore, j'ai visité une fédération bien connue qui s'intéresse au développement du gaz comme moyen de répondre aux villes qui souhaitent limiter la circulation des véhicules diesel sur leur territoire. Pour les camions, le gaz représente la seule alternative, l'électrique n'étant viable que pour de petits véhicules de moins de 3,5 tonnes. Le remplacement du diesel par le gaz – un carburant plus propre – peut être créateur d'emplois puisque les usines de méthanisation, qui recyclent des déchets ménagers ou agricoles, seraient forcément situées en France. Il dynamiserait également notre industrie du camion : Renault Trucks construit tous ses camions en France ; un autre constructeur suédois assemble les véhicules sur notre territoire ; les autres constructeurs y possèdent des usines de moteurs.

Nos clients transporteurs s'interrogent sur le nombre de stations – encore limité – et sur la fiscalité relative au gaz. Très intéressante aujourd'hui par rapport au gazole, celle-ci peut évoluer ; or pour investir dans un outil industriel relativement cher, les transporteurs ont besoin de prévoir leurs dépenses, pour ne pas se retrouver devant une contrainte économique qu'ils n'auraient pas prévue au départ. Ils craignent que si le gaz se développe comme nous le pensons, la fiscalité qui pèse aujourd'hui sur le diesel ne soit transférée sur cette source d'énergie. Nous ne demandons pas un blocage du prix du gaz ou des taxes correspondantes, mais l'assurance que l'écart actuel de fiscalité entre le diesel et le gaz reste constant sur les cinq ans à venir. L'échéance de 2025 nous semble raisonnable par rapport à d'autres délais très courts qui posent des problèmes économiques aux transporteurs ; en effet, on ne peut pas remplacer un parc de camions aussi vite.

La demande de notre filière de voir l'amortissement de 140 %, prévu par la loi Macron, s'appliquer à tous les camions a été refusée ; en revanche, l'on a accepté la mesure pour les véhicules à gaz – malheureusement, pour deux ans seulement. Ce délai est court pour les investissements, mais c'est déjà un grand pas. Nous remercions ceux qui ont pris cette décision et qui ont porté les amendements correspondants.

Vous avez cité les deux experts avec lesquels nous travaillons étroitement. Dans le cadre de la directive européenne sur les carburants alternatifs, nous avons créé un groupe de travail présidé par M. Vincent Rousseau, ici présent.

Mme Catherine Brun, directrice commerciale de GRTgaz. Je vous prie d'excuser M. Thierry Trouvé, directeur général de GRTgaz, qui n'a pas pu se rendre disponible ; j'ai l'honneur de le représenter dans le cadre de mes missions sur les marchés prospectifs.

Je développerai d'abord en quoi le GNV constitue une alternative réelle au carburant pétrolier pour les poids lourds et les véhicules utilitaires et à terme, légers. Je vous présenterai ensuite les premières conclusions des travaux que nous menons au sein de l'AFGNV, dans le cadre de la directive européenne sur les carburants alternatifs. Enfin, je vous indiquerai dans quelle mesure les infrastructures gazières peuvent accompagner le développement du GNV.

Le GNV représente une alternative réelle au carburant pétrolier pour trois types de raisons : techniques, pratiques et économiques. D'un point de vue technique, le GNV est une technologie mature – 20 millions de véhicules roulent aujourd'hui grâce à ce carburant – qui présente des dispositifs de dépollution simples et peu onéreux. Elle est tout à fait adaptée au renforcement futur des normes environnementales, à des coûts raisonnables. Cette technologie permet une véritable amélioration en matière d'écologie. Les expériences des derniers mois incitent à la prudence, mais une étude de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) menée avec l'entreprise *Casino*, en conditions réelles, sur des poids lourds neufs compatibles avec la norme Euro 6 montre que la réduction des émissions de CO₂ va jusqu'à 10 % avec le GNV, et jusqu'à 80 % avec le biogaz, ce dernier chiffre étant relatif aux émissions « du puits à la roue ». En tout état de cause, il s'agit de réductions notables. Les réductions d'oxydes d'azote (NOx) atteignent 70 %. On note enfin une quasi-absence de particules fines. On ne dispose pas aujourd'hui d'études aussi précises pour les véhicules utilitaires légers, mais nous pensons qu'elles livreraient des résultats comparables. De plus, le recours au GNV permet de diviser par deux le bruit – élément particulièrement appréciable pour l'usage urbain : bennes à ordures ménagères, bus et véhicules utilitaires légers.

Le GNV représente également une alternative crédible du point de vue pratique et opérationnel. Pour une entreprise, le service rendu par un véhicule à gaz est très proche de celui d'un véhicule diesel. La substitution d'une énergie à une autre doit se faire sans modifier les modes de travail d'une entreprise ; par exemple, la RATP ne devrait pas changer la manière dont elle effectue sa recharge de bus. Aujourd'hui, les technologies GNV permettent une autonomie de 400 kilomètres à la journée – chiffre compatible avec bon nombre d'usages couverts par le diesel – et un temps de remplissage de quelques minutes, ce qui, le plus souvent, n'oblige pas les entreprises à réinventer tous leurs procédés de travail.

Le GNV apparaît enfin comme une véritable alternative économique. Comme le faisait remarquer M. Girod, si l'on tient compte du dispositif d'aide en vigueur – l'écart de taxes ou les soutiens à l'achat –, et sans même tenir compte des externalités, notamment des avantages écologiques, il y a aujourd'hui un intérêt économique à choisir le GNV pour le transport de marchandises sur le segment de 100 000 kilomètres par an. Pour des parcours plus longs à l'année, l'intérêt serait moindre. À terme, les gains dus aux économies d'échelle

sur la production des poids lourds devraient même réduire la différence de prix d'achat et rendre le transport de marchandises au GNV encore plus intéressant.

La déclinaison française de la directive européenne constitue une véritable opportunité pour formuler des ambitions en matière de GNV. Le parc GNV représente aujourd'hui 13 000 véhicules, pour moitié des véhicules utilitaires légers, et quarante-et-une stations publiques, sans compter les stations privées.

Mme Delphine Batho, rapporteure. Combien y a-t-il de stations privées ?

Mme Agnès Boulard, responsable des relations institutionnelles de GRTgaz. Environ 230.

Mme Catherine Brun. Dans le cadre du travail que nous menons avec la filière pour proposer une stratégie de développement du GNV, nous retenons un scénario qui sera tiré par le transport de marchandises. À l'horizon 2020, nous prévoyons 12 000 poids lourds, soit une multiplication par sept, 20 000 véhicules utilitaires – une multiplication par trois –, 4 000 véhicules légers et 3 000 bus. Ce scénario de développement est très proche du projet de stratégie nationale pour une mobilité propre.

Pour permettre à ces véhicules de fonctionner, il faut, pour commencer, un réseau de 150 stations-service pour les poids lourds, ouvertes également à d'autres véhicules. Cela représenterait un investissement d'environ 150 millions d'euros. Nous n'avons pas le temps de l'aborder aujourd'hui, mais nous avons également étudié les lieux possibles d'implantation. Si l'on pérennisait le dispositif actuel de stimulation de la demande sur quatre ou cinq ans, ce réseau de stations émergerait naturellement au travers de l'investissement privé. Il devrait être complété par un réseau de proximité : encore 150 stations, pour un investissement plus léger, de l'ordre de 50 millions d'euros. Ces stations de proximité permettraient aux territoires de mettre en œuvre la politique d'amélioration de la qualité de l'air. En revanche, si le premier réseau peut émerger naturellement, ces stations de plus petite taille, qui correspondent à une demande plus diffuse, auraient besoin du soutien de la puissance publique, par exemple par le biais du programme d'investissements d'avenir.

Enfin, les infrastructures gazières représentent un réseau de transport et de distribution – 32 000 kilomètres pour GRTgaz –, mais également quatorze lieux de stockage souterrain et trois terminaux méthaniers. Les hypothèses du scénario de développement que j'ai évoqué conduiraient à des consommations de gaz de l'ordre de 3 térawattheures en 2020, soit 0,5 % de la consommation française. Le réseau est tout à fait capable d'accueillir ces quantités. Les infrastructures sont donc dimensionnées pour raccorder les futures stations.

Les stockages souterrains peuvent renfermer jusqu'à 20 % de la consommation nationale de gaz et sont en mesure d'assurer des niveaux de sécurité d'approvisionnement équivalents à ceux aujourd'hui en vigueur pour les carburants pétroliers.

Mme Catherine Foulonneau, directrice stratégie et territoires de GRDF. GRDF est un réseau de distribution qui travaille beaucoup avec les territoires ; c'est donc à cette échelle que je situerais mon intervention pour évoquer la démarche que nous avons effectuée en région Rhône-Alpes. Le débat sur le gaz naturel pour véhicules a toujours souffert du syndrome de la poule et de l'œuf : faut-il d'abord créer un réseau de stations ou bien fabriquer les véhicules ? Mais pour avoir des poussins, il faut mettre un coq dans la basse-cour ; de même, seule l'implication des pouvoirs publics, en l'occurrence des territoires, peut permettre de lancer le processus. En Rhône-Alpes, dans le cadre de la démarche « GNVolontaire », l'ADEME a octroyé des aides à l'acquisition de poids lourds aux sociétés qui s'engageaient à utiliser une station. On a donc combiné l'engagement de la puissance publique territoriale, celui du constructeur de véhicules et celui d'investisseurs susceptibles de

créer des stations. La démarche était réservée aux poids lourds de plus de dix-neuf tonnes. En moins de deux mois, huit entreprises et une collectivité se sont portées acquéreurs de poids lourds à gaz naturel, pour un total de quinze véhicules. On a donc réussi à faire émerger des stations. Dans le domaine du GPL, on a créé des stations, mais elles attendent toujours les véhicules ; faire rouler des véhicules sans stations est tout aussi délicat. L'exemple que j'évoque montre que sur un territoire, la problématique locale de pollution peut pousser les gens à utiliser des véhicules au biométhane.

Si l'on généralise l'expérience à l'ensemble du territoire national, elle coûterait 16 millions d'euros sur cinq ans – une somme relativement modeste. En 2020, les camions GNV représenteraient une part de marché de 10 % sur les véhicules poids lourds neufs. Ce scénario, construit par le MEDEF, fait consensus au sein de la filière. Par rapport au 1,5 milliard d'euros du fonds de financement de la transition énergétique ou par rapport au programme d'investissements d'avenir, l'objectif de 16 millions d'euros nous semble atteignable. En revanche, ce serait aux territoires de décider où ce genre d'initiatives est le plus opportun. C'est exactement la démarche qui a présidé à la création des territoires à énergie positive pour la croissance verte (TEPCV).

Si l'État investit dans la filière GNV, un euro d'argent public générerait, par effet de levier, dix euros d'investissement privé. Ainsi, 225 000 euros d'investissement public – 15 000 par camion – permettraient de construire quinze camions à 110 000 euros pièce et une station à 1 million d'euros. Les véhicules seraient de fabrication française et les stations, animées par des opérateurs français. L'effet démultiplicateur est donc important et générateur d'emplois en France ; pourquoi s'en priver ?

Le biométhane est une énergie fabriquée à partir de déchets ; le gaz épuré est injecté dans le réseau. L'ADEME estime que la meilleure valorisation du biométhane est le carburant, en remplacement des carburants fossiles tels que le diesel. Aujourd'hui, la filière se développe. On en est à quatorze sites qui injectent dans notre réseau et trois autres sites : un sur le réseau de GRTgaz, un à Strasbourg et un sur le réseau TIGF. La filière démarre donc avec dix-sept sites et 260 gigawattheures. On espère avoir vingt autres sites l'année prochaine. Comme vous le savez, les projets de méthanisation ne se décrètent pas à Paris, mais appartiennent aux territoires, qui pensent forcément à la valorisation. Or comme le montrent tous nos projets, la valorisation carburant est naturelle. À Forbach, par exemple, on a fait rouler des bus et des bennes à ordures au gaz ; la RATP veut également agir en matière de biométhane carburant. Un système de garanties d'origine permet enfin une réelle traçabilité, du début à la fin, du biométhane utilisé.

Dans le cadre du Comité national biogaz, l'on a créé plusieurs groupes de travail, pilotés par l'administration, dont un atelier bio-GNV. Les propositions faites dans ce cadre sont stimulantes : la stabilisation de la TICPE, votée dans le projet de loi de finances – dont nous sommes très satisfaits –, ou l'amortissement accéléré des poids lourds. Nous souhaiterions cependant aller plus loin pour obtenir que le biométhane carburant soit moins taxé. En effet, une étude montre que le biométhane dégage moins de 188 grammes de gaz à effet de serre par kilowattheure ; donc plus on utilise du biométhane, moins il y a de gaz à effet de serre puisqu'on capte en même temps des déchets et qu'on remplace des engrais fabriqués aujourd'hui à partir d'énergies fossiles. Globalement, il s'agit donc d'une énergie très propre. Or si les taxis qui roulent aujourd'hui au diesel sont partiellement détaxés, ceux qui roulent au biométhane ne le sont pas ; cela n'incite pas à adopter ce type de carburant !

Contrairement à la directive sur les énergies renouvelables, la législation française ne reconnaît pas encore le biométhane comme un biocarburant avancé. Il n'est donc pas compté dans les objectifs de 10 % de carburants renouvelables à l'horizon 2020 et de 15 % à

l'horizon 2030, que fixe la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE). Nous sommes persuadés que le biométhane pourrait demain être intégré dans ces objectifs et que la filière des carburants pourrait se tourner vers ce type d'énergie, comme elle se tourne vers le bioéthanol ou le biodiesel. Nous espérons que votre mission d'information pourra y aider.

Les territoires se sont saisis de cet enjeu : quatre-vingt-quatorze TEPCV intègrent la problématique du gaz, et trente-quatre – parmi lesquels le Grand Troyes, Forbach, Saint-Étienne métropole, Mont-de-Marsan ou Marenne Adour Côte-Sud – ont identifié le GNV comme action prioritaire. Cette dynamique est notamment portée par la volonté des villes d'accompagner le mouvement en matière de logistique du dernier kilomètre. Les municipalités prennent conscience de l'intérêt qu'elles ont à utiliser les déchets et les stations d'épuration pour faire rouler les bus et les bennes à ordures. Le travail réalisé à Lyon montre que ces solutions sont parfaitement envisageables.

Nous commençons à être entendus dans le monde politique, surtout au niveau territorial. De plus en plus de territoires, de transporteurs et de fabricants de camions souhaitent voir les bus et les camions passer au gaz, et nous nous en réjouissons.

Mme Delphine Batho, rapporteure. Que s'est-il passé ? L'association France nature environnement a attiré mon attention sur un protocole signé en 2005 entre le ministère de l'industrie et une série d'entreprises – Gaz de France, *Carrefour*, Total, PSA Peugeot Citroën, Renault et Renault Trucks –, qui prévoyait 100 000 véhicules GNV et 300 stations en 2010. Dans votre propos liminaire, vous avez évoqué le Grenelle de l'environnement. Qu'est-ce qui a été fait par rapport à ces engagements ? Comment la France se situe-t-elle par rapport à d'autres pays en matière de développement du GNV ?

On voit bien l'intérêt de la technologie dans le domaine du transport de marchandises et des poids lourds. Mais quelle en est la pertinence pour les véhicules particuliers ? Ce sujet est-il clos en France ? Vous avez évoqué le fait qu'il n'y avait plus de constructeurs français au sein de votre association ; pouvez-vous développer ?

En parlant de fiscalité, faisiez-vous allusion à la taxe carbone ?

Un des scénarios de développement de la méthanisation passe par la logique de l'injection au réseau ; dans ce cas, comment isoler cette source d'énergie pour la faire bénéficier du soutien public ou d'une fiscalité avantageuse ?

M. Denis Baupin. Mon attachement au GNV est connu. Je suis surpris d'apprendre que la PPE n'intègre pas le biométhane dans l'objectif des 10 % de carburants renouvelables. Une mission parlementaire suivra la mise en œuvre de la loi de transition énergétique ; la PPE faisant partie du domaine sur lequel je suis rapporteur, j'étudierai le sujet avec attention.

Vous avez beaucoup parlé des véhicules de marchandises ; qu'en est-il des véhicules particuliers ? La directive européenne sur les carburants alternatifs prévoit que chaque État devra dresser un plan pour le déploiement de ces carburants. De votre point de vue, combien faudrait-il de stations de GNV pour rendre le réseau suffisamment attractif pour les particuliers ? Avez-vous une idée du coût que cela représenterait ?

Remplacer une partie des véhicules utilitaires légers qui roulent au diesel par des véhicules à gaz représente une solution très intéressante, notamment dans les zones urbaines. Il faudrait probablement aider les artisans pour le remplacement de leurs camionnettes. J'ai cru comprendre qu'il existait aujourd'hui des mini-compresseurs qu'on pouvait mettre dans son garage, permettant de recharger le véhicule *via* le réseau de gaz. Que pensez-vous de cette solution ? Est-elle fiable du point de vue de la sécurité ? Quel en serait le coût ? On m'a parlé

de quelques centaines d'euros. Ne pourrait-on pas proposer aux artisans à la fois le véhicule et le compresseur, avec un amortissement sur dix ans ? Vu la différence de prix entre le gaz et le gazole, l'opération apparaît pertinente, à condition de l'accompagner d'une ingénierie financière adéquate.

M. Charles de Courson. Vous n'avez pas évoqué la question de la sécurité. Président du service départemental d'incendie et de secours (SDIS) de la Marne depuis presque trente ans, je sais que les pompiers sont très réticents à l'égard de ces solutions et ne veulent plus intervenir dans des espaces fermés, tels que les parkings souterrains, lorsque s'y trouvent des véhicules à gaz. En effet, il y a eu des explosions qui ont gravement blessé, voire tué des pompiers. *Quid* en cas d'accident ? A-t-on réalisé des progrès en matière de sécurité des véhicules ?

Vous avez à juste titre évoqué le problème fiscal, suggérant que si l'on veut développer un parc GNV, il faut que le rapport entre la fiscalité du gaz et celle du gazole soit relativement stable. Mais quelle est la situation dans les autres pays d'Europe ? L'écart entre la fiscalité sur le gaz et celle qui pèse sur les autres énergies non renouvelables ne constitue-t-il pas une anomalie française ? Vous êtes, je trouve, bien habiles en marketing puisque vous avez réussi à faire croire que le gaz était naturel alors que le pétrole ne le serait pas... Blagues à part, cette différence énorme de fiscalité s'explique par des raisons historiques : avant la découverte du gaz de Lacq, la fiscalité sur le gaz et le pétrole était équivalente. C'est parce qu'on a voulu développer un réseau de gaz en France qu'on a sorti cette énergie, au début des années 1960, du périmètre de la taxe intérieure de consommation sur les produits pétroliers (TIPP).

M. Jean-Yves Caullet. Avec le gaz carburant, on a affaire à des intérêts gigognes. Quelle que soit l'origine du gaz, fossile ou non, il existe des avantages en matière d'émissions et de performances moteur. Ensuite, si l'on passe au biogaz, on intègre dans les avantages le fait que la ressource est renouvelable.

Aujourd'hui, quelle proportion du biogaz peut-on mobiliser pour l'utiliser comme carburant ? Que faudrait-il faire pour améliorer cette proportion, étant entendu que puisque l'énergie passe dans le réseau, seuls des systèmes de traçabilité permettent de garantir qu'on utilise au moins l'équivalent de telle ou telle fraction de gaz renouvelable ?

M. Xavier Breton. Vous dites que les véhicules au GNV sont bien développés en Italie ; comment cela s'explique-t-il ? Ce pays offre-t-il un régime fiscal attractif pour ce type d'énergie ?

Quels sont les enjeux particuliers au développement de la filière des véhicules industriels par rapport à celle des automobiles ?

M. Jean-Claude Girot. Vous avez raison de mentionner le protocole de 2005. Outre les gaziers, les fondateurs de l'association étaient Renault, PSA et Renault VI – futur Renault Trucks. Deux constructeurs de camions nationaux s'intéressaient donc déjà au gaz. Il y a vingt ans, on avait tenté de développer des véhicules à gaz, mais ces efforts n'ont pas été suivis d'effet car il n'y a pas eu de politique suffisamment attrayante pour développer cette filière. Il en est allé de même pour l'électricité : les voitures électriques existaient déjà il y a vingt ans, voire bien avant. En effet, un des premiers véhicules électriques – un corbillard ! – avait été fabriqué en 1924 par Marius Berliet, mais la filière ne s'est alors pas développée. Les trois constructeurs cités étaient très intéressés par le gaz, mais ils se sont rendu compte que les véhicules seraient plus chers à construire, et que le monde économique et politique n'allait pas aider au développement de cette filière. Le Grenelle de l'environnement a mis un coup d'arrêt au gaz en privilégiant l'électrique ; en 2009, Renault, PSA et Renault VI ont donc quitté

l'association, qui s'est retrouvée en danger tant chacun se demandait si le gaz avait un avenir dans le domaine du transport. Renault Trucks est finalement revenu, ainsi que tous les constructeurs de camions ; mais malheureusement, les constructeurs français de voitures se sont orientés un sur l'électrique, l'autre sur l'hybride, délaissant le gaz. L'Italie, pays producteur, a depuis longtemps développé le gaz pour les véhicules légers comme lourds, grâce à des avantages fiscaux. Aujourd'hui, ils sont les premiers en Europe dans cette filière.

La fiscalité ne concerne pas uniquement la taxe carbone – qui ne différencie pas entre les carburants –, mais les taxes qui pèsent sur le carburant diesel ou essence. Ce sont ces taxes qui font l'essentiel du prix du diesel en France ; si dans les années à venir il y a un transfert important du gazole vers le gaz, le Gouvernement, quel qu'il soit, risque de vouloir taxer celui-ci plus lourdement afin de compenser le manque à gagner. Cette absence de visibilité pour les investisseurs constitue un handicap ; c'est pourquoi nous ne demandons pas un blocage du prix ou de la fiscalité, mais le maintien d'un écart comparable à celui qui existe aujourd'hui.

Contrairement aux voitures, les véhicules utilitaires légers – les camionnettes – n'ont jamais bénéficié de primes. On donne aujourd'hui 10 000 euros par voiture pour acheter une voiture électrique ; les véhicules à gaz n'ont jamais fait l'objet d'aides comparables. Pour notre filière de véhicules industriels, nous demandons depuis plusieurs années une aide à la modernisation du parc, qui aurait permis de relancer une industrie en difficulté. Cette année, les chiffres d'immatriculation des camions ont légèrement remonté, mais restent bien en dessous des meilleures années. Une aide à la modernisation du parc aurait permis de développer les usines en France, donc de relancer la machine économique et d'aider les transporteurs. En facilitant le renouvellement des véhicules Euro 2, Euro 3 et Euro 4 – encore très polluants par rapport à Euro 6 diesel ou évidemment par rapport au gaz –, elle aurait surtout permis d'arriver à des résultats écologiques très intéressants. Or il n'y a jamais eu d'aides à la modernisation du parc, ni aucune aide pour les camions, les véhicules utilitaires légers ou les voitures. Malgré les difficultés des finances publiques, on octroie bien 10 000 euros pour les véhicules électriques. L'interdiction de Bruxelles est un autre argument qui ne tient pas : puisqu'il l'autorise pour les véhicules électriques, pourquoi l'interdirait-il pour les véhicules GNV ?

Monsieur de Courson, l'accident auquel vous faites référence doit concerner une voiture roulant au GPL. Or il ne faut pas confondre le GPL, le GNV, le gaz naturel liquéfié (GNL) et le gaz naturel comprimé (GNC). Le gaz que l'on met dans nos véhicules n'est pas plus dangereux que l'essence ou le gazole. Si un véhicule à essence prenait feu dans un parking souterrain, les résultats pourraient être tout aussi dramatiques.

En tant que spécialiste de la fiscalité, vous avez raison d'évoquer le gaz de Lacq. La différence de la fiscalité a, en effet, été décidée par l'État. Quant aux raisons qui y ont conduit, c'est aux politiques de s'y intéresser...

Mme Catherine Foulonneau. Dans tous les pays où la filière a émergé – la Suède, la Suisse, l'Italie ou l'Allemagne –, le succès a reposé sur la collaboration entre l'État, les constructeurs et les entreprises fournissant les stations. En Italie, la loi correspondante s'appelait « *Salva Italia* » : c'est dire si l'État s'était engagé ! Fiat a suivi et l'entreprise ENI a développé un réseau de stations. Les constructeurs de stations et de véhicules ne peuvent pas y arriver seuls ; il faut forcément les trois acteurs, au moins au départ, comme le prouve notre expérience dans les territoires. Aujourd'hui, en Italie, il n'y a plus de subventions, mais le secteur continue à fonctionner. Il faut donc commencer par lancer le marché de manière pérenne. Or en matière de véhicules légers, personne n'est actuellement prêt : ni les fabricants de véhicules, ni les constructeurs de stations, ni les pouvoirs publics. Mieux vaut commencer

par les poids lourds – domaine où les fabricants de camions, les territoires et les constructeurs de matériel veulent d’ores et déjà s’engager, et où l’on peut trouver des candidats pour financer les stations. Même la Caisse des dépôts et les syndicats de l’énergie commencent à s’y intéresser. Commençons donc par le plus facile, et lorsque nous aurons démontré ce que nous pouvons apporter à la collectivité, nous pourrons aborder le secteur des véhicules légers.

Le biométhane est en effet injecté dans les réseaux, mais la garantie d’origine permet d’en assurer la traçabilité jusqu’à la consommation. Par appel d’offres du ministère, GRDF est le gestionnaire du registre des garanties d’origine. Cette traçabilité servirait pour l’incorporation du GNV dans les biocarburants.

Y aura-t-il assez de gaz demain pour le GNV ? La loi sur la transition énergétique fixe un objectif de 10 % de gaz vert sur quelque 30 térawattheures à l’horizon 2030 ; le scénario du MEDEF évoque 10 % sur 25 térawattheures à l’horizon 2020. Le GNV pour les camions démarre, ainsi que le biométhane ; à nous de faire rencontrer ces courbes. Si l’on reconnaît le GNV comme un biocarburant avancé et qu’on fait de l’incorporation, on peut y arriver.

M. Vincent Rousseau, directeur de projet mobilité de GRTgaz. Monsieur Baupin, le gaz est aujourd’hui avant tout intéressant pour les poids lourds, et c’est cette étape qu’il faut réussir jusqu’en 2020. Combien de stations faut-il ? Si l’on regarde nos voisins européens, l’Italie dispose aujourd’hui de plus de 1 000 stations, le réseau allemand – 900 stations – est également assez dense. Si l’on fait le parallèle avec le GPL – 1 500 stations –, on voit l’asymptote vers laquelle il faudra tendre. Avec un réseau de 1 500 stations, on devrait couvrir le territoire correctement et mettre le gaz carburant, d’origine renouvelable ou non, à disposition du plus grand nombre, quel que soit le segment, du poids lourd au véhicule léger.

Le coût ne serait pas forcément exorbitant : une station coûte plus cher qu’une borne de recharge, mais il en faut beaucoup moins. Nous estimons qu’il s’agirait de 700 à 800 millions d’euros, sachant que dans ces 1 500 stations, il y aurait à la fois des stations pour poids lourds et des stations pour véhicules légers, nombreuses en Allemagne et en Italie. Les premières coûtent plus cher que les secondes : 1 million d’euros contre environ 300 000 euros.

S’agissant de la différence entre le GPL et le GNV, le GPL est un mélange avec du butane – C_4H_{10} – et du propane – C_3H_8 . Le gaz naturel et le biométhane, c’est du méthane : CH_4 . Le rapport entre le carbone et l’hydrogène est donc bien plus avantageux pour le méthane que pour le GPL.

L’autre différence notable tient au fait que le GPL est un produit issu du raffinage, donc un produit fatal récupéré au cours de la transformation du brut en sous-produit – diesel ou essence –, alors que le gaz naturel est d’origine fossile pour la partie naturelle et de plus en plus d’origine renouvelable. Mais c’est bien la même molécule.

Une autre question portait sur les véhicules disponibles. Aujourd’hui, sur le segment poids lourds, l’offre commence à être relativement intéressante, équivalente à ce qu’on voit dans d’autres pays européens. Acheter un véhicule utilitaire, *a fortiori* léger, est beaucoup plus compliqué : l’offre existe, mais bon nombre de constructeurs ne commercialisent pas leurs véhicules en France, à cause du manque de stations.

S’agissant des compresseurs à domicile, le développement du gaz concerne aujourd’hui surtout le segment des poids lourds, alors que cette solution est orientée vers les véhicules utilitaires légers, notamment particuliers. De plus, elle s’adresse à seulement une catégorie d’acteurs – il faut disposer d’un garage, souvent d’un pavillon –, loin de la logique d’accessibilité du carburant au plus grand nombre. L’AFGNV estime néanmoins que la

solution est intéressante ; elle est d'ailleurs en cours de relance en Suisse, et des entreprises travaillent également sur le sujet aux États-Unis. Mais avant de mettre en œuvre ce moyen de ravitaillement, il faudrait créer un réseau de stations digne de ce nom, pour apporter, en premier ressort, le même type de recharge que pour les carburants classiques.

M. Denis Baupin. Ces compresseurs ne présentent donc pas de problèmes de sécurité ?

M. Vincent Rousseau. Des compresseurs à domicile avaient été déployés à la suite du plan « GNV 2005 » ; il a ensuite fallu les retirer pour des questions de réglementation, au grand dam de leurs utilisateurs. À ma connaissance, les problèmes de sécurité n'ont jamais été avérés. La preuve, c'est que la Suisse cherche aujourd'hui à relancer cette solution, offrant le compresseur à domicile en même temps que la voiture. C'est donc une offre qui intéresse nos voisins. Mais les véhicules légers ne sont pas le segment sur lequel on attend aujourd'hui le gaz en France.

Mme Véronique Bel, chef de projet mobilité de GRDF. Il reste encore des compresseurs en France, mais ils ne sont utilisés que par des professionnels et des collectivités locales disposant de deux ou trois véhicules légers. Il n'y a pas de problèmes en matière de sécurité ; mais pour installer ces compresseurs dans les pavillons, il fallait déroger à l'arrêté relatif au gaz dans les bâtiments d'habitation.

Mme la présidente Sophie Rohfritsch. Mesdames, messieurs, je vous remercie.

La séance est levée à quatorze heures cinquante-cinq.



Membres présents ou excusés

Mission d'information sur l'offre automobile française dans une approche industrielle, énergétique et fiscale

Réunion du mardi 19 janvier 2016 à 14 heures

Présents. - Mme Delphine Batho, M. Denis Baupin, M. Jean-Marie Beffara, M. Xavier Breton, M. Jean-Yves Cautlet, M. Charles de Courson, M. Gérard Menuel, Mme Sophie Rohfritsch, Mme Marie-Jo Zimmermann

Excusés. - M. Yves Albarello, M. Jean Grellier, M. Jean-Pierre Maggi, M. Rémi Pavros