

ASSEMBLÉE NATIONALE

3 mars 2021

LUTTE CONTRE LE DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE - (N° 3875)

Retiré

AMENDEMENT

N ° 4977

présenté par

M. Sermier, M. Thiériot, M. Cherpion, M. de Ganay, M. Jean-Claude Bouchet, M. Hetzel,
M. Parigi, M. Reda, M. Rémi Delatte, M. Herbillon et M. Bazin

ARTICLE ADDITIONNEL**AVANT L'ARTICLE 31, insérer l'article suivant:**

L'article L. 4251-2 du code général des collectivités territoriales est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« h) Un cadre d'action régional de déploiement d'un réseau d'avitaillement GNV et BioGNV. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

La France connaît un véritable développement du GNV et sa version renouvelable, le bioGNV, sur le marché des camions, des utilitaires, des autobus et des autocars.

Les immatriculations de véhicules lourds au GNV ont, en effet, augmenté en moyenne de 20% par an depuis 2014. Par catégories de véhicules, cette augmentation annuelle moyenne est de +160% pour les camions de marchandises ; +65% pour les autocars ; +13% pour les bennes à ordures et +6,8% pour les autobus. A date, près de 13000 véhicules lourds GNV circulent en France (5000 camions de marchandises, 4000 bus, 500 autocars, 2000 bennes à ordures et 1600 véhicules spécialisés). Le nombre de points d'avitaillements GNV a augmenté en moyenne de 41% par an depuis 2014. A date, 173 points d'avitaillement GNV sont en service en France. La mise en service de 100 nouveaux projets est planifiée en 2021.

Pour assurer un développement plus rapide de ce carburant alternatif, notamment dans les territoires ruraux et péri-urbains auxquelles la mobilité électrique n'apparaît adaptée, la mobilité gaz terrestre représente une véritable alternative pour les particuliers et entreprises désireux de décarboner leur parc de véhicules, notamment de camions et d'utilitaires.

La grande autonomie du véhicule GNV, son prix d'achat, proche de celui des véhicules classiques, et le coût du carburant inférieur de 20 à 30% aux carburants classiques en font un vecteur de mobilité propre, abordable, adapté à la diversité de nos territoires. A cela s'ajoute une empreinte

CO₂ du GNV, meilleure que celle du diesel, et une empreinte CO₂ du bioGNV inférieure à celle de l'électricité renouvelable.

L'étude d'impact du projet de loi d'orientation des mobilités de 2019 rappelait d'ailleurs que cette alternative est « un moyen d'action pour la transition énergétique permettant la maturation d'une filière plus vertueuse que le pétrole et qui a vocation à évoluer vers le BioGNV afin de répondre à nos engagements sur le climat. »

Conscient de ce potentiel plébiscité par les transporteurs européens, le géant italien du secteur Iveco a relocalisé en 2018, en France, à Bourbon-Lancy, la production de moteurs de camions au gaz jusque-là produits en Chine. Cette usine est l'une des rares au monde à produire des moteurs gaz dédiés aux bus et aux camions.

La France est en tête des immatriculations GNV en Europe. En 2019, notre pays représentait ainsi plus de 20 % de l'ensemble des bus et autocars au gaz naturel immatriculés.

Pour accompagner cette dynamique industrielle, couvrir l'ensemble du territoire national, amplifier les objectifs fixés dans la dernière Programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) 2019-2023 et ainsi répondre à l'enjeu fondamentale d'une transition énergétique efficiente, favorable à la qualité de l'air et à la baisse de nos émissions de CO₂, et acceptable économiquement pour les particuliers et les entreprises, une stratégie de déploiement des stations d'avitaillement plus soutenue doit être engagée.

Cet amendement entend, via les schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), impliquer davantage les acteurs territoriaux, sous la coordination des régions, dans le déploiement de points d'avitaillement GNV/bioGNV, de manière complémentaire à la mobilité électrique.

Tel est l'objet de cet amendement.