

ASSEMBLÉE NATIONALE

25 mars 2021

LUTTE CONTRE LE DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE - (N° 3995)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N ° 6977

présenté par

M. Sermier, Mme Bouchet Bellecourt, M. Cattin, M. Bazin, M. Le Fur, M. Brun, M. Kamardine, M. Gosselin, M. Benassaya, M. Therry, Mme Meunier, M. Ramadier, Mme Bonnivard, Mme Kuster, M. Door, Mme Beauvais, Mme Audibert, Mme Boëlle, M. Jean-Pierre Vigier, M. Schellenberger, Mme Corneloup, M. Reiss, Mme Louwagie, Mme Bazin-Malgras, Mme Anthoine, M. Herbillon, M. Bony, M. Bourgeaux, M. Viry, M. Saddier, M. Teissier, Mme Dalloz, M. Menuel, Mme Poletti, M. Aubert, M. Deflesselles, Mme Serre, M. de Ganay et M. Descoeur

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

Après le quatrième alinéa de l'article L. 4251-1 du code général des collectivités territoriales, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Le schéma prévoit l'élaboration d'un plan régional de déploiement de stations 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 augmenté, en moyenne, de 20 % par an depuis 2014. La France est en tête des immatriculations GNV en Europe. En 2019, notre pays représentait plus de 20 % de l'ensemble des bus et autocars au GNV immatriculés. Concomitamment, le nombre de points d'avitaillements GNV a connu, en moyenne, une augmentation de 41 % par an. Aujourd'hui, 173 points d'avitaillement GNV sont en service en France. 100 nouveaux projets sont planifiés pour 2021.

Pour soutenir le développement de ce carburant alternatif, essentiel à la décarbonation du transport lourd (de marchandises et de personnes), sur l'ensemble du territoire national, notamment dans les territoires ruraux et péri-urbains au sein desquels la mobilité électrique n'apparaît pas adaptée, il convient d'accélérer le déploiement de stations d'avitaillement GNV et BioGNV.

C'est donc dans cet objectif que cet amendement propose de modifier le contenu des Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) pour donner aux régions mandat d'élaborer des plans de déploiement de telles stations.

Cette disposition viendrait ainsi compléter la Loi Mobilité du 24 décembre 2019, qui vise à assurer le développement local des infrastructures de recharge électrique.

La grande autonomie du véhicule GNV, son prix d'achat, proche de celui des véhicules classiques, et le coût de son carburant, inférieur de 20 à 30 % aux carburants classiques, en font un vecteur de mobilité abordable et 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, comme le révèle l'étude indépendante de l'Institut français du pétrole et des énergies nouvelles (IFP-EN) de septembre 2019 - intitulée « Analyse du cycle de vie (ACV) des véhicules fonctionnant au GNV et bioGNV » - ou encore celle de novembre 2020 du cabinet d'étude Carbone 4 – intitulée « Transport routier : quelles motorisations alternatives pour le climat ? ».