

LE SIGEIF ACTEUR DU DÉVELOPPEMENT DU GNV EN ÎLE-DE-FRANCE

Actuellement, en France, le développement de la mobilité GNV est encore limité du fait, notamment, de l'insuffisance de l'offre de stations de recharge des véhicules.

Afin de pallier cette carence, le Sigeif a signé, en décembre 2014, avec la ville de Paris, GRDF et le groupe La Poste – avec le soutien financier de la région Île-de-France – une convention de partenariat visant à développer un réseau maillé de stations publiques d'avitaillement. Le Sigeif est chargé de la recherche de foncier et de la maîtrise d'ouvrage pour la construction de ces stations, qui seront exploitées en délégation de service public. La première station ouvre à Bonneuil-sur-Marne, en novembre 2016, sur le port fluvial.

UN INVESTISSEMENT DE DIX MILLIONS D'EUROS

Pour bâtir ce réseau, une SEML, société d'économie mixte locale, dénommée Sigeif Mobilités, a été créée. Elle portera un investissement global estimé à une dizaine de millions d'euros. La Caisse des dépôts accompagne ce projet d'envergure, qui est soutenu par de grands syndicats techniques d'Île-de-France tels que le Sycotom (Agence métropolitaine des déchets ménagers), le Siapp (Syndicat interdépartemental pour l'assainissement de l'agglomération parisienne) et le Siredom (Syndicat intercommunal pour le recyclage et l'énergie par les déchets et ordures ménagères), ainsi que par GRTgaz, principal gestionnaire de réseau de transport de gaz. Ils seront rejoints par d'autres partenaires, publics et privés, dès 2017.

Le Sigeif (Syndicat intercommunal pour le gaz et l'électricité en Île-de-France) fédère 185 communes, soit 5,5 millions d'habitants pour la compétence de service public de la distribution du gaz, dont 64 communes, représentant 1,4 million d'habitants, pour le service public de la distribution de l'électricité.

C'est ainsi le plus important syndicat d'énergie de France.



PREMIÈRE STATION DU RÉSEAU GNV ET BIO-GNV DU SIGEIF EN ÎLE-DE-FRANCE

Illustration : Nando.

 **Sigeif**

SERVICE PUBLIC
DU GAZ, DE L'ÉLECTRICITÉ
ET DES ÉNERGIES LOCALES
EN ÎLE-DE-FRANCE

www.sigeif.fr

NOVEMBRE 2016 - Réalisation : Kazer - Photo : Thinkstock

L'amélioration de la qualité de l'air en Île-de-France passe par **le développement de stations GNV et bioGNV**

 **Sigeif**

SERVICE PUBLIC
DU GAZ, DE L'ÉLECTRICITÉ
ET DES ÉNERGIES LOCALES
EN ÎLE-DE-FRANCE

Le gaz naturel pour véhicules (GNV), identique au gaz utilisé à domicile pour la cuisine ou le chauffage, est aujourd'hui le premier carburant alternatif au diesel et à l'essence et alimente dans le monde plus de 18 millions de véhicules.

À ne pas confondre avec le GPL (gaz de pétrole liquéfié), issu du raffinage du pétrole, qui, lui, est constitué de propane et de butane, le GNV présente de nombreux atouts, tant sur le plan écologique qu'économique, technologique et sanitaire.

La France est, cependant, en retard, avec seulement 13 500 véhicules roulant au GNV, essentiellement des poids lourds, des bus et des utilitaires, alors qu'un million de véhicules au GNV circulent en Italie.

Déduction fiscale pour les poids lourds au GNV

Les poids lourds roulant au GNV et au bioGNV bénéficient désormais d'un amortissement fiscal supplémentaire exceptionnel de 40%. Cette décision fait suite à un amendement déposé par Jean-Jacques Guillet, député-maire de Chaville, président du Sigeif, adopté fin décembre 2015 dans le cadre de la loi de finances 2016. En pratique, les entreprises peuvent déduire de leur résultat imposable 40% de la valeur des véhicules de plus de 3,5 t roulant au gaz naturel ou au biométhane acquis jusqu'au 31 décembre 2017. Cet amendement permet à des PME de transport routier d'investir dans des solutions de mobilité plus respectueuses de l'environnement et de la qualité de l'air et favorisera le développement de la filière du GNV/bioGNV.



Photos : gae-mobilité.fr



UNE TECHNOLOGIE SÛRE ET PARFAITEMENT MAÎTRISÉE

Les véhicules légers GNV sont des véhicules bicarburant, utilisant indifféremment l'essence ou le gaz.

La permutation entre les deux carburants se fait automatiquement une fois le réservoir de gaz vide. Sur le plan technique, les moteurs GNV ont des performances équivalentes à ceux des véhicules standards.

Plus léger que l'air, le carburant GNV se disperse rapidement dans l'atmosphère en cas de fuite, évitant ainsi tout risque lié à la formation au sol de nappe inflammable.

De même, en raison d'une température d'inflammabilité élevée, le GNV présente moins de dangers de circulation que l'essence.



© Iveco Bus



© Loïc Journet / Mairie de Paris

UN CARBURANT QUI S'ADAPTE À TOUTES LES FLOTTES DE VÉHICULES

De la citadine à l'utilitaire, en passant par le bus ou la benne à ordures ménagères, les véhicules GNV sont aujourd'hui disponibles sur une gamme très étendue de produits. Conscients du potentiel de la filière, les principaux constructeurs (Fiat, Mercedes, Renault, Iveco, Scania, Man, Volvo) ont d'ores et déjà pris le virage écologique du gaz carburant en mettant sur le marché des utilitaires et des poids lourds roulant au GNV.

De leur côté, les grandes entreprises et les collectivités territoriales optent également pour le GNV, notamment les leaders de la grande distribution, qui sont de plus en plus nombreux à choisir le gaz naturel pour approvisionner leurs magasins de centre-ville. Deux tiers des villes de plus de 200 000 habitants ont fait le choix du gaz carburant : 2 500 bus, 900 bennes à ordures sont d'ores et déjà alimentés au GNV.

UNE DYNAMIQUE EST EN MARCHÉ

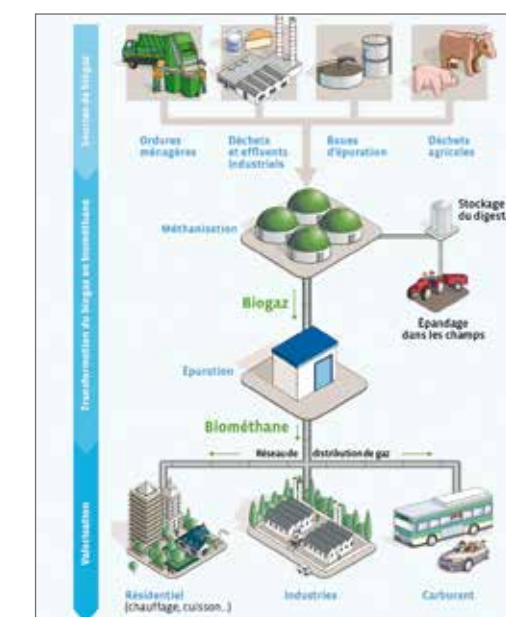
Le cadre réglementaire est favorable à la mise en place d'infrastructures propices au développement des véhicules GNV.

Ainsi, la loi sur la transition énergétique pour une croissance verte du 17 août 2015 fixe une réduction de 40% des émissions de gaz à effet de serre (GES) en 2030, par rapport à 1990, et une part des énergies renouvelables à plus de 30% de la consommation finale d'énergie en 2030.

La filière est aujourd'hui soutenue par l'Union européenne. Une directive de 2014 sur le déploiement d'infrastructures pour carburants alternatifs vise notamment à garantir une couverture suffisante en points de ravitaillement GNV en Europe. Les États membres sont en effet invités à mettre en place, d'ici la fin de 2025, un nombre approprié de points de ravitaillement ouverts au public, au moins tout au long du réseau transeuropéen de transport, afin que les véhicules puissent circuler dans toute l'Union. Prenant en compte l'autonomie minimale des véhicules, l'Europe préconise à cet égard une station tous les 150 km environ.

Selon l'Ademe, à l'horizon 2050, 45% de l'énergie consommée dans les transports en France pourrait provenir du gaz et en bonne partie du biogaz.

DU GNV AU BIOGNV, L'AVENIR DE LA FILIÈRE



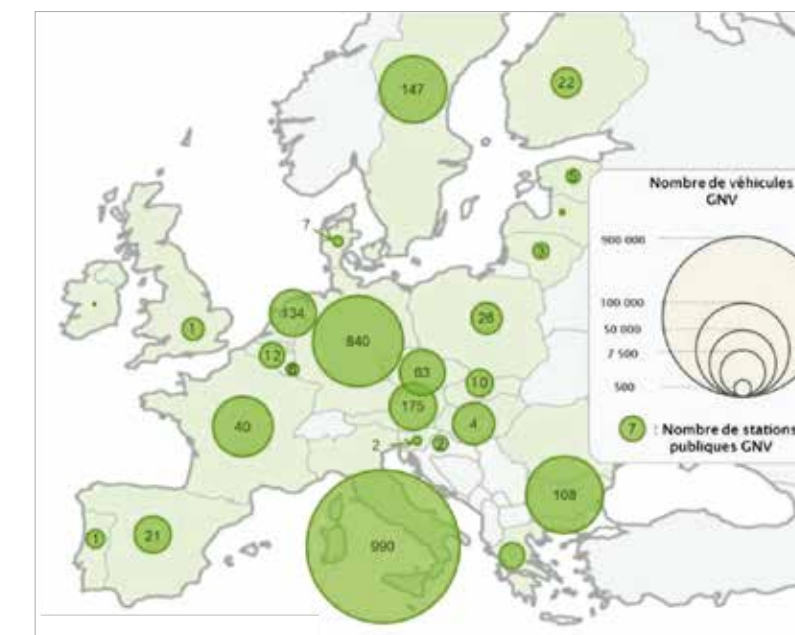
Prolongement renouvelable du GNV, le biométhane carburant (bioGNV) peut être produit localement à partir de déchets organiques issus de l'industrie alimentaire, de la restauration collective, d'exploitations agricoles, d'ordures ménagères ou de boues de stations d'épuration. La fermentation de la matière organique produit du biogaz dont on ne conserve que le méthane pour obtenir le biométhane qui peut être injecté tel quel dans le réseau de gaz. Il se mêle parfaitement au gaz naturel, dont il a la même composition.

Ainsi, le système GNV pourra intégrer une part croissante d'énergie renouvelable, sans adaptation technique, tant au niveau des véhicules que des stations d'avitaillement.

Carburant 100% renouvelable, le bioGNV permet non seulement de réaliser des économies d'énergies fossiles, mais, en réduisant les émissions de gaz à effet de serre de 80%, par rapport aux carburants traditionnels, il est encore plus écologique que le GNV! Dans la mesure où il peut être produit localement, il contribue à rendre les territoires plus autonomes énergétiquement et à développer une économie circulaire.

Véhicules et stations GNV en Europe

(source : NGVA Europe 2015)



Les pays les mieux équipés sont l'Italie (990 stations) et l'Allemagne (840 stations).

En France, on comptait seulement 40 stations en 2014. La mise en place d'un réseau de distribution publique est le préalable indispensable au développement du parc des véhicules roulant au GNV.

Le parc français compte 13 500 véhicules et est limité aujourd'hui aux segments des bus, des bennes à ordures et des flottes d'entreprise.