

CGEDD

Mission de coordination sur l'emploi du GNL par les transports

Convention AFG

Philippe Maler
(CGEDD)

Jean-Bernard Erhardt
(mission de coordination)

29 octobre 2014



Crédit photo : Claire REMY / CGEDD - BC

Conseil général de l'Environnement
et du Développement durable

<http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr>

1. Présentation de la mission

- Lettre de mission du 27 janvier 2012 du ministre des transports:
 - Coordonnateur des actions ministérielles
 - 4 segments: réglementaire, portuaire, maritime et financier
 - Identifier un projet pilote
- BP2S et Cluster maritime français : base de la structure d'échange entre opérateurs économiques et administrations sur le GNL
- Rapport de février 2013 sur l'emploi du GNL par le transport maritime
- Mission reconduite pour 2 ans en juin 2013 et étendue en octobre 2013 :
 - au transport routier (en relation avec l'AFGNV)
 - au transport fluvial (en relation avec l'AFG)

1. Présentation de la mission

- Maintien de la structure d'échange animée avec le BP2S et des groupes de travail
 - 10 réunions de la structure d'échange animée avec le BP2S depuis février 2012
 - Près de 180 inscrits représentant 8 organisations professionnelles et plus de 51 organismes ou entreprises (régions, armateurs, ports, sociétés gazières, chantiers, motoristes, équipementiers, sociétés de classification)
- Stimuler les projets pilotes
- Notes de synthèse sur les politiques transport-énergie-environnement-climat et les financements de l'UE
- Rapports sur le transport maritime (rédigé) et pour les transports routier et fluvial (en préparation)

2. Réduction des émissions polluantes

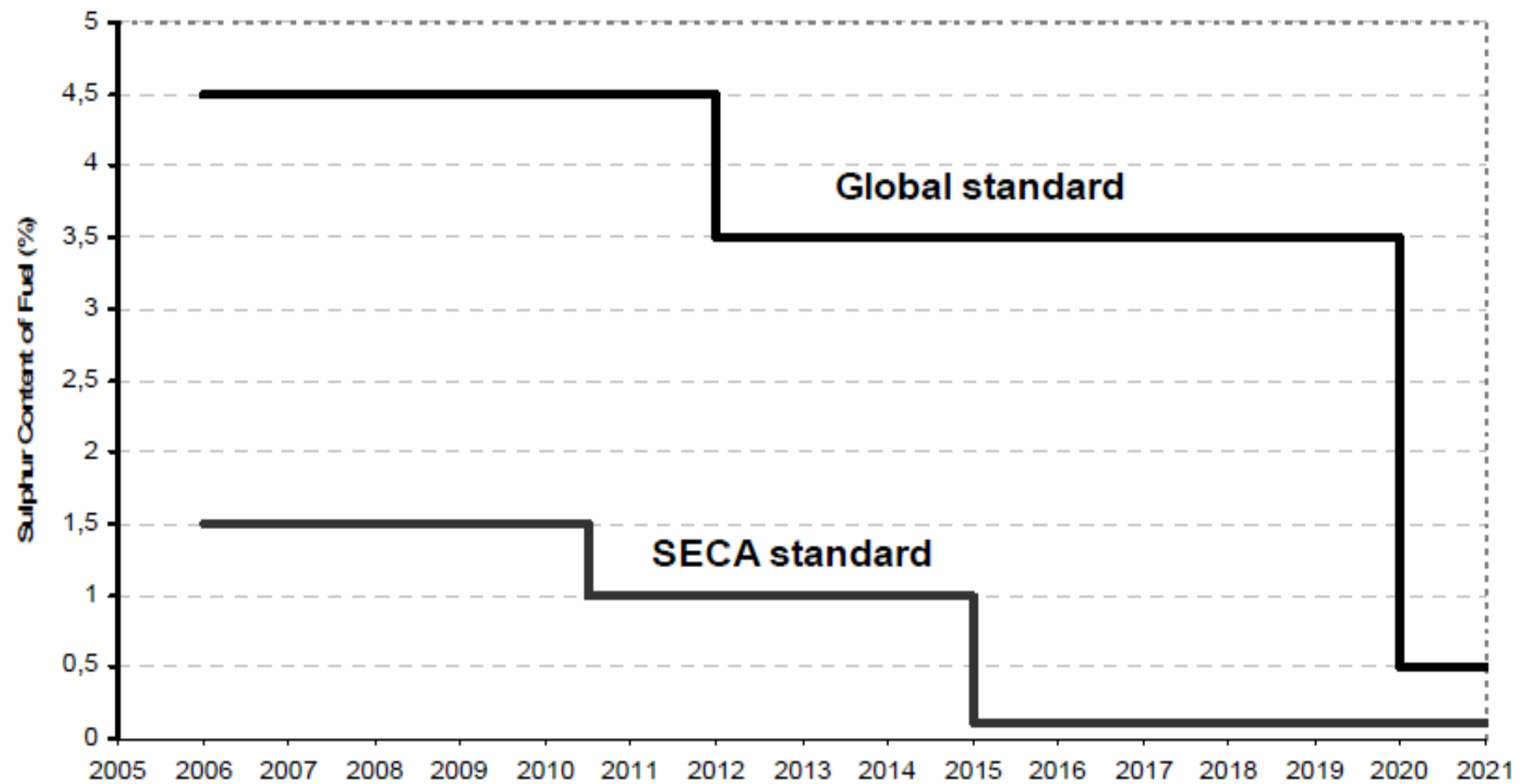
- Objectifs de réduction des émissions avec des particularités propres à chaque mode de transport :
 - Réduction des SO_x, NO_x, CO₂, pm
- **Teneur en soufre des carburants marins**
 - 4,50 % avant le 1er janvier 2012
 - 3,50 % à partir du 1er janvier 2012
 - 0,50 % à partir du 1er janvier 2020 en Europe.

Au niveau international, réexamen de la norme de 0,50 % d'ici à 2018. Si impossible, la norme de 0,50 % prendra effet le 1er janvier 2025 en dehors de l'Union européenne.

- **Zones de contrôle des émissions de soufre (Amérique du Nord, Europe du Nord):**
 - 1,50 % avant le 1er juillet 2010
 - 1,00 % à partir du 1er juillet 2010
 - 0,10 % à partir du 1er janvier 2015.

2. Réduction des émissions polluantes

Teneur en Soufre carburants marins



3. Les objectifs Climat-Energie de l'UE

- Livre blanc sur les transports : réduction de 60 % en 2050 des émissions de CO2 par rapport au niveau de 1990
- Economie compétitive à faible intensité de carbone à l'horizon 2050 :- 40% des émissions de CO2 en 2030 et – 80% en 2050 (par rapport à 1990).
- Communication sur une stratégie de réduction des émissions de CO2 des véhicules utilitaires lourds.
- Cadre 2030 pour le climat et l'énergie : objectif de réduction des émissions de GES de 40% (1990), approuvé par Conseil européen du 23.10.2014. Réduction des émissions de GES et les risques liés aux combustibles fossiles dans les transports.
- Conseil Environnement du 28.10.2014 : la lutte contre changement climatique s'applique au transport maritime.

4. La législation européenne

- Règlement 595/2009 du 18 juin 2009 relatif aux émissions des véhicules utilitaires lourds (EURO VI)
- Directive 2012/33/UE du 21 novembre 2012 sur la teneur en soufre des combustibles marins
- Directive sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants de substitution (bientôt publiée)
- Projet de règlement sur le suivi, la vérification et le contrôle des émissions de CO2 du transport maritime (en négociation)
- Projet de règlement sur les limites d'émissions et la réception par type pour les moteurs à combustion interne (engins mobiles non routiers - EMNR)
- Programme Air pur pour l'Europe : révision de la directive 2001/81 PEN (Polluants concernés : SO2, NOx, COVNM, NH3 + PM2,5 et CH4)

4. La législation européenne

Directive sur les infrastructures pour des carburants de substitution

- Couvre électricité, hydrogène, gaz naturel (GNL et GNC)
- Etablissement d'un cadre commun pour déployer des infrastructures
- Adoption d'un cadre d'action national dans chaque Etat membre (évaluations, objectifs et engagements, mesures pour atteindre les objectifs, évaluation des points d'approvisionnement GNL hors du réseau central RTE-T)
- Nombre approprié de points de ravitaillement en GNL dans les ports maritimes au 31.12.2025 et dans les ports intérieurs au 31.12.2030 pour permettre la circulation des navires et bateaux dans le réseau central RTE-T
- Stations GNL pour le transport routier sur le réseau central RTE-T: 31.12.2025
- Stations GNC en agglomérations : 31.12.2020
- Stations GNC réseau central RTE-T : 31.12.2025

5. Utilisation du GNL

- Avantages environnementaux : réduction des SOx, NOx, CO2, pm
- Répond aux objectifs fixés par les politiques de l'UE
- Disponibilité du GNL : 4 terminaux GNL en France fin 2015
- Avantages économiques : prix du GNL par rapport aux autres carburants dé-sulfurisés ou les scrubbers (transport maritime)
- Un marché de GNL détail en développement
- Contraintes économiques : lourds investissements en particulier pour mettre à niveau les flottes maritimes, coûts des infrastructures d'approvisionnement
- Des projets de plus en plus nombreux dans les différents modes de transport en Europe, et dans le monde

6. Les Constats

- Application des règles sur la réduction des émissions atmosphériques : coûts élevés pour les transports
- Transports engagés dans une mutation énergétique sur plusieurs années (une vingtaine d'années pour le transport maritime)
- Possibilité de recourir aux financements européens, aux aides d'Etat, et à la Banque européenne d'investissement (conforme aux objectifs de l'Union européenne)
- Projets-pilotes maritimes indispensables pour lancer le développement des infrastructures, des services et de la filière GNL
- Prendre en compte l'intermodalité dans les projets-pilotes maritimes
- Rapport du 8.10.2014 sur la sécurité énergétique de la présidence du Conseil : importance de la directive carburants de substitution

7. Le développement du GNL

- Le marché de détail du GNL se met en place :
 - 14 autorisations de GNL porté délivrées depuis février 2013 (besoins industriels)
- Les besoins de GNL pour les transports maritime, routier, fluvial entraînent la mise en place de stations d'approvisionnement, d'unités de stockage, d'équipements spécialisés
- Développement d'une filière industrielle en France
- Plan industriel « Navires écologiques » : volet GNL avec la participation de l'AFG

FIN
Merci de
votre attention

