



COMMISSION WALLONNE POUR L'ÉNERGIE

ETUDE

CD-12i10-CWaPE

relative à

*' la mise en œuvre de la filière
du gaz naturel comprimé (CNG)
dans les transports en Région wallonne,
une opportunité pour rentabiliser les réseaux de gaz '*

*rendu en application de l'article 36 § 1^{er} du décret du 19 décembre 2002
relatif à l'organisation du marché régional du gaz.*

Le 10 septembre 2012

Introduction

Le CNG, ou « gaz naturel comprimé » est un carburant de plus en plus répandu dans le monde et en Europe. Pourtant, malgré ses atouts indéniables, il est quasiment inconnu chez nous, et notre pays fera bientôt figure d'îlot isolé. Au mieux, lorsqu'il est parfois évoqué, c'est pour l'assimiler erronément au LPG, produit pétrolier avec lequel il n'a pourtant pas beaucoup de similitudes.

L'objet du présent document est donc d'une part d'informer au mieux sur l'existence et la nature de cette option en matière de transport, d'autre part d'en démontrer l'intérêt stratégique pour la Région wallonne. Les carburants sont une matière relevant en grande partie de l'autorité fédérale. Aussi l'étude aborde-t-elle le CNG avec en arrière-plan les compétences pour lesquelles la Région wallonne est directement impliquée :

- La politique énergétique : en cette matière, le document met en lumière une faiblesse du tissu socio-économique wallon, trop dépendant des produits pétroliers dont le marché est de plus en plus incertain, à l'inverse de celui du gaz naturel ;
- La gestion des réseaux de distribution de gaz naturel, lesquels ont beaucoup à retirer d'un rééquilibrage entre la diminution des consommations en chauffage, résultat d'une politique d'URE de longue haleine, et une mise à disposition de leurs capacités pour alimenter progressivement le secteur des transports ;
- La politique de l'air et du climat, qui trouverait avantage au déploiement d'un carburant combinant notamment absence de micro-particules et faibles émissions de gaz à effet de serre ;
- La réponse aux objectifs de la directive 2009/28/CE en ce qui concerne le développement des énergies renouvelables, le biométhane étant partout en Europe lié au développement du CNG.

La mobilité électrique étant également un sujet fortement mis en avant dans la politique des transports, le document dresse une comparaison entre cette option et le CNG qui démontre l'intérêt à court et moyen terme de favoriser également le CNG.

Enfin, il sera également question de lancer quelques pistes, dans le cadre des compétences régionales, pour permettre le développement de la filière en Région wallonne.

Table des matières

1. **Résumé**

2. **Le CNG, gaz naturel carburant, en bref**

3. **Pourquoi développer le CNG ?**
 - 3.1 **La Région wallonne fragilisée par sa trop grande dépendance à l'économie du pétrole**
 - 3.2 **Pérenniser et renforcer l'alternative du gaz naturel**
 - 3.2.1 *Les avantages du gaz naturel*
 - 3.2.2 *Les objectifs du législateur en matière de marché du gaz en Région wallonne*
 - 3.2.3 *Bilan du développement des réseaux en Région wallonne et freins au développement*
 - 3.2.4 *Nouvelles perspectives et contribution du CNG dans le développement des réseaux*
 - 3.3 **Diminuer les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques**
 - 3.4 **Faciliter l'intégration du renouvelable dans les transports**
 - 3.5 **Comparaison entre CNG et mobilité électrique**
 - 3.5.1 *Besoins en énergie primaire*
 - 3.5.2 *Capacités de production*
 - 3.5.3 *Capacités de distribution et autoproduction*
 - 3.5.4 *Aspects technologiques et marché*
 - 3.5.5 *Performance environnementale*
 - 3.5.6 *Conclusion*

4. **Freins au développement du CNG et moyens d'action**
 - 4.1 **Principaux freins à lever pour permettre le développement du CNG**
 - 4.2 **Leviers d'action régionaux**
 - 4.2.1 *Encourager les flottes captives et l'ouverture au public des stations privées*
 - 4.2.2 *Faciliter l'accès au gaz*
 - 4.2.3 *Clarifications juridiques*
 - 4.2.4 *Etendre la validité des LGO pour valoriser le biométhane*
 - 4.2.5 *Aides publiques*

5. **Conclusions**

1. Résumé

Le document s'articule en trois parties, sommairement rapportées ici.

Le CNG en bref :

- Le CNG est du gaz naturel comprimé utilisé comme carburant pour les véhicules.
- Le CNG ne doit pas être confondu avec le LPG, issu du pétrole, stocké sous forme liquide, et surtout plus lourd que l'air avec ce que cela suppose en termes de sécurité.
- La majorité des grands constructeurs de véhicules légers (voitures et utilitaires) commercialisent déjà actuellement une gamme de véhicules équipés de série de la motorisation gaz naturel : cette technologie est tout à fait au point. Plusieurs constructeurs de poids-lourd proposent des modèles « dual-fuel » (diesel + gaz ou LNG) pour le grand transport.
- Plus d'un million de véhicules circulent dans l'Union européenne, alimentés par 2800 stations service. Le marché est en progression rapide.

Pourquoi développer le CNG :

- 47% de la consommation finale de la Région wallonne provient du pétrole. C'est plus que le gaz naturel et l'électricité réunis. Il y a donc un double constat :
 - la Région souffrirait sensiblement en cas de tension durable sur le marché du pétrole, pourtant pressentie comme inévitable ;
 - la Région est pénalisée par l'usage intensif d'une énergie peu performante en terme d'émissions de gaz à effet de serre.
- Les transports représentent 25% de la consommation finale et le secteur domestique et tertiaire 14%. Ensemble, ils sont responsables de 41% des émissions de CO₂ de la Région.
- Pour ces deux secteurs, le gaz naturel peut apporter une réponse intéressante (pas la seule), au moins pour assurer une transition à horizon de quelques décennies : cette source d'énergie est reconnue comme de plus en plus abondante à mesure des découvertes, son avantage économique s'améliore de façon continue depuis quelques années, il permet un usage propre, performant et compatible avec les énergies renouvelables...
- Dès 2002, le législateur wallon a souhaité étendre la pénétration du gaz naturel à travers le territoire wallon, mais force est de constater que la rentabilité des réseaux est fortement mise à mal par les diminutions de consommations découlant des mesures de performances énergétiques tout à fait justifiées. Il est donc très intéressant d'utiliser tant les quantités disponibles que les capacités du réseau pour alimenter le secteur des transports et poursuivre ainsi la politique de pénétration du gaz naturel menée depuis près de quarante ans, dans le secteur résidentiel, pour remplacer progressivement le charbon et le fuel.
- Le CNG émet en moyenne 24% de moins de CO₂ que l'essence, 7% de moins que le diesel Euro 5 ; il n'émet pratiquement pas de micro-particules, peu de NO_x et moins de pollution sonore : c'est pourquoi de plus en plus de grandes villes européennes s'y intéressent.
- Le CNG facilite l'introduction des énergies renouvelables dans le transport car il est intégralement substituable par du biométhane.
- En comparaison avec la mobilité électrique, les deux sources sont équivalentes en regard de

l'énergie primaire à mettre en œuvre. Cependant les réseaux de gaz, sous-utilisés une grande partie de l'année, sont souvent beaucoup plus aptes à absorber la demande que ne le sont les réseaux électriques, plus sujets à congestions. Enfin, les véhicules CNG déjà largement commercialisés présentent des performances et des coûts beaucoup plus proches des véhicules traditionnels que les quelques prototypes existant sur le marché des véhicules électriques : la transition est donc beaucoup plus facile à mettre en œuvre par nos économies.

Freins au développement et moyens d'action :

- Si le CNG ne s'est pas encore développé en Belgique, c'est essentiellement une question digne de « l'œuf et la poule » : les investisseurs ne peuvent ouvrir de stations service tant qu'il n'y a pas de véhicules, tandis que les consommateurs n'achètent pas de véhicules en l'absence de réseau de stations service. Les cadres fiscal et normatif doivent être clarifiés, et la notoriété de la filière sensiblement améliorée.
- La Région dispose de différents leviers d'action : la conversion de flottes publique et privées, la gestion des réseaux de gaz, la promotion des énergies renouvelables, les aides publiques dans le cadre de différentes politiques de promotion... Celles-ci sont évoquées sommairement dans le document.

2. Le CNG, gaz naturel carburant, en bref

Qu'est-ce que le CNG ?

Définition :

Le CNG, ou « compressed natural gas » est tout simplement du gaz naturel comprimé utilisé comme carburant automobile. Suivant les endroits, on utilise également les appellations « GNC » (gaz naturel comprimé, « GNV » (gaz naturel pour véhicules) ou encore « NGV » (natural gas for vehicles).

Conditionnement :

En pratique, le gaz est comprimé et stocké dans un réservoir, sous forme gazeuse, à une pression de l'ordre de 200 bars.

Une autre technique connaît également un développement prometteur : celle du LNG ou gaz naturel liquéfié. Le gaz est le même, mais son stockage à une température inférieure à -163°C permet une substantielle réduction de volume. Cette technique est utilisée pour le transport routier sur de longues distances : les poids lourds atteignent alors une autonomie de plus de 1000 km.

Le CNG n'a rien à voir avec le LPG :

Il ne faut pas confondre le CNG, constitué essentiellement de méthane, avec le LPG, qui est un produit pétrolier à base de propane et de butane.

Le gaz naturel est extrait dans son état final d'utilisation, tandis que le LPG résulte, comme l'essence et le diesel, du raffinage du pétrole. Le chemin « du puits à la roue » (ou « well-to-wheels ») nécessite moins de phases complexes.

Le gaz naturel peut être intégralement substitué par du méthane d'origine organique et renouvelable (biométhane issu du biogaz de fermentation), ce qui n'est pas le cas du propane ou du butane, du moins sans envisager de recourir à la « bio-pétrochimie ».

Le LPG est stocké à basse pression sous forme liquide, tandis que le CNG reste gazeux à t° ambiante, même à haute pression (200 bars).

Le LPG, comme les vapeurs d'essence d'ailleurs, est plus lourd que l'air, avec les contraintes de sécurité que cela implique et notamment l'interdiction d'accès aux parkings souterrains. Le CNG est quant à lui plus léger que l'air et ne doit pas faire l'objet des mêmes restrictions d'utilisation.

Enfin, la température d'auto-inflammation c'est-à-dire la température à partir de laquelle le gaz s'enflamme spontanément est de 540°C pour le gaz naturel (Méthane), contre 420°C pour le butane, 450°C pour le propane. A titre de comparaison, elle n'est que d'environ 300°C pour

l'essence et 250°C pour le diesel.

Véhicules au CNG et stations de distribution :

Il existe un grand nombre de véhicules disponibles sur le marché pour rouler au CNG¹. La plupart des constructeurs proposent ce type de motorisation. Un réservoir spécifique, conçu pour résister à de très hautes pressions (600 bars), est monté de série dans les véhicules. Les véhicules sont prévus soit pour rouler exclusivement au gaz soit, pour le grand public, également à l'essence, grâce à un second réservoir. Une troisième catégorie de véhicules, essentiellement les transporteurs routiers, fonctionnent avec un mélange de gaz naturel et de diesel, ce qui accroît sensiblement leurs performances.

Au niveau de l'approvisionnement, un réseau de stations service est nécessaire. Trois techniques de remplissage existent :

- Les stations "Fast filling" : un stock tampon à une pression supérieure (p.ex. 300 bars) permet un remplissage rapide des véhicules, par simple détente – ce sont les stations accessibles au public;
- Les stations "Slow filling" : en prise directe avec le compresseur, elles sont destinées aux flottes captives, qui autorisent un rechargement de plusieurs heures (p.ex. la nuit) – ces stations sont généralement la propriété des utilisateurs pour le réapprovisionnement par exemple des bus, bennes à ordures ménagères, taxis, véhicules de maintenance etc...
- Les stations délivrant du LNG : le gaz est directement fourni sous forme liquide à très basse t°, pour approvisionner les transporteurs longs courriers – un projet transeuropéen de réseau d'approvisionnement LNG est directement soutenu par la Commission européenne²

Expansion du CNG en Europe et dans le monde :

Le CNG est utilisé depuis des décennies, mais il connaît un réel essor depuis une quinzaine d'années.

Fin 2011, on comptait 2800 stations service CNG dans l'UE dont 903 en Allemagne, 858 en Italie, 202 en Autriche, 179 en Suède, qui sont les pays précurseurs en la matière. Plus de un million de véhicules étaient en service, dont les trois quarts en Italie. Le marché allemand connaît un développement accéléré ces dernières années, tandis que la Suisse et la Suède ont développé des solutions pour les flottes captives, notamment au départ de biométhane.

Dans le monde, près de 15 millions de véhicules sont en service, avec une nette avance pour le Pakistan (2,8 M), l'Iran (2,8 M), l'Argentine (2 M), le Brésil (1,7 M) et l'Inde (1,1 M). Avec les profondes mutations que connaît depuis peu le marché du gaz nord-américain, il est probable que le CNG y connaisse également un essor spectaculaire dans les prochaines années³.

¹ Voir documents disponibles sur les véhicules : <http://www.ngvaeurope.eu/>

² Blue corridor : <http://www.lngworldnews.com/lng-blue-corridors-the-right-solution-for-a-more-economical-long-distance-road-transport-in-europe/>

³ Les Etats-Unis ambitionnent l'autonomie énergétique d'ici 2020, en s'appuyant sur leurs gisements de gaz

3. Pourquoi développer le CNG ?

3.1 La Région wallonne fragilisée par sa trop grande dépendance à l'économie du pétrole

Le 20^{ème} siècle sera peut-être un jour qualifié par les historiens "d'ère du pétrole". Ils lui identifieront un début, mais très probablement aussi une fin. Depuis quelques années en effet, il apparaît de plus en plus évident que notre dépendance à cette forme d'énergie fossile devra être sérieusement reconsidérée. Le défi des changements climatiques ainsi que l'incompatibilité entre une croissance indéfinie de la demande et le déclin des gisements "faciles d'accès" sont autant de raisons qui ont poussé les Européens à se fixer des objectifs impactant par ricochet la hauteur de la part admise des produits pétroliers dans notre cocktail énergétique.

Dans ce contexte, la Région wallonne semble fragilisée par sa dépendance au pétrole. En effet, avec plus de 58,8 TWh, **les produits pétroliers ont représenté, en 2009, 47% de la consommation finale wallonne**. Parmi eux, le seul transport routier représentait 25% du total des besoins, et les fuels de chauffage⁴ du parc de logement et du tertiaire 14%. Ces dernières années, la consommation liée au transport routier n'a cessé de croître, avec seulement une stagnation observée en 2009. Le chauffage domestique est quant à lui plus lié aux aléas climatiques, mais ses besoins globaux ne marquent pas encore de tendance claire à la baisse, malgré les incitants progressivement mis en place pour l'optimisation des bâtiments.

Ces deux secteurs pèsent très lourd dans le bilan énergétique wallon, plus encore que le secteur électrique, et devraient dès lors retenir particulièrement l'attention des décideurs. A politique inchangée, cette tendance ne semble pas près de s'inverser, car les prévisions tablent sur une augmentation de 180 000 ménages d'ici à 2020, 500 000 d'ici à 2040, soit une augmentation respectivement de plus 12% et 33% par rapport à la situation 2008⁵. Ceci est dû d'une part à la croissance de la population, d'autre part à la diminution de la taille moyenne des ménages.

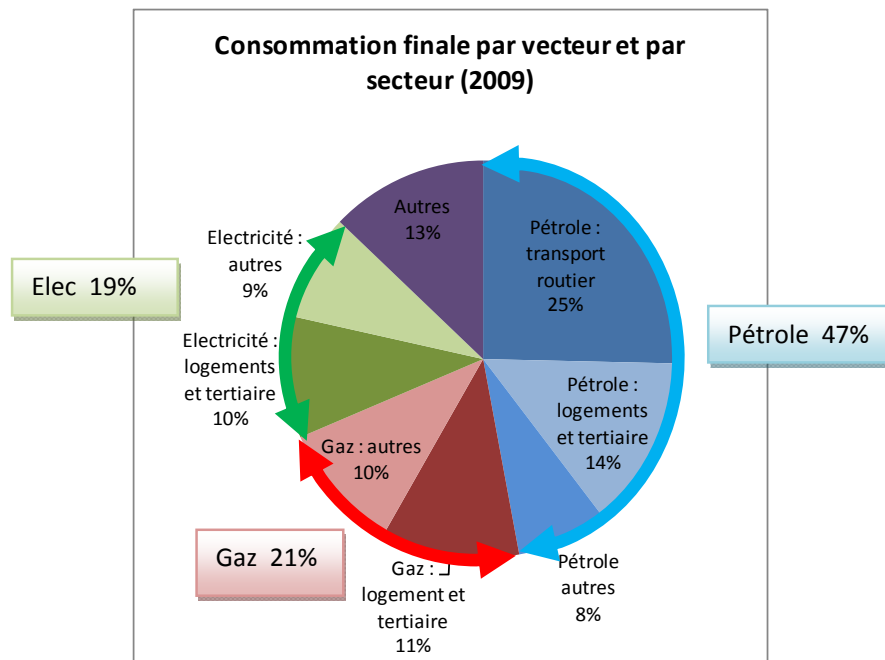
Pour les transports également, la tendance observée ces dernières années est à l'augmentation substantielle des km-passagers, qui compense d'ailleurs largement la diminution de consommations individuelles liées à la performance des nouveaux véhicules immatriculés. Dans le secteur des transports routiers, les produits pétroliers représentent d'ailleurs toujours 99% de la consommation.

⁴ Mazout + GPL

⁵ « Diagnostic territorial de la Wallonie 2011 », Conférence Permanente du Développement Territorial (CPDT)

Le tableau ci-dessous reprend, en GWh PCI pour 2009⁶, les parts respectives des principaux vecteurs énergétiques que sont les produits pétroliers, le gaz naturel et l'électricité et ce, pour les deux secteurs clefs évoqués supra (transports et domestique) :

GWh PCI		Produits pétroliers	Gaz naturel	Electricité	Total Région wallonne
Consommation finale à des fins énergétiques⁷		58846	26852	23213	124961
Dont transports :		35553	0	511⁸	36414
	Transport routier	31689	0	0	32039
Dont domestique et équivalent :		19013	13905	12495	47641
	Logement	14764	9579	6707	33141
	Tertiaire	3122	4326	5719	13303



Au-delà de cette approche globale, en termes socio-économiques, on constate que l'exposition des ménages aux aléas du marché pétrolier est sensiblement variable sur le territoire wallon. Suivant la CPDT⁹ : « *les ménages des communes les plus éloignées des villes seront les plus touchés en raison de trajets domicile-travail plus longs et de logements plus énergivores (de type « quatre façades »)* » Ajoutons également que ces mêmes logements n'ont souvent pas accès au réseau de gaz naturel.

⁶ D'après le "bilan énergétique 2009 de la Wallonie", Icedd- DGO4

⁷ Il y a lieu de distinguer ici la consommation primaire de la consommation finale : la consommation primaire tient compte de l'énergie primaire (nucléaire, gaz etc...) nécessaire à fabriquer de l'électricité et de la vapeur, tandis que la consommation finale présentera ces deux vecteurs comme des sources d'énergie à part entière

⁸ Transport ferroviaire essentiellement

⁹ « Diagnostic territorial de la Wallonie 2011 », Conférence Permanente du Développement Territorial (CPDT)

Enfin, selon la cellule AWAC du SPW, la Wallonie aurait émis en 2009 plus de 47 millions de tonnes de CO₂-équivalents. Les deux secteurs cités plus haut sont également responsables d'une grande part de ces émissions : respectivement 26% pour les transports, 15% pour le logement résidentiel.

Au final, on ne peut que constater que par sa grande dépendance et son utilisation importante du pétrole :

- ⇒ La Wallonie est fortement exposée aux conséquences sociales et économiques que pourraient générer un emballement des prix sur les marchés internationaux ;
- ⇒ La Wallonie est pénalisée dans ses émissions de gaz à effets de serre.

3.2 Pérenniser et renforcer l'alternative du gaz naturel

3.2.1 Les avantages du gaz naturel

Les mesures à prendre pour réduire la dépendance au pétrole et les émissions de gaz à effet de serre sont multiples et touchent à l'aménagement du territoire, aux infrastructures de transports publics, aux performances énergétiques du bâtiment, à la substitution par des énergies alternatives... C'est cette dernière piste qui est principalement évoquée ici, avec un intérêt particulier pour le gaz naturel, du fait de son rôle actuel de challenger et de sa faculté à être mobilisé rapidement, tant sur le plan de l'approvisionnement que de la technique ou des infrastructures.

S'il reste évidemment une énergie fossile, le gaz naturel présente un certain nombre d'avantages qui en font un moyen d'améliorer sensiblement les performances régionales, au moins pendant une phase de transition avant l'émergence éventuelle à large échelle d'autres options crédibles.

Notons les atouts suivants :

- ⇒ Un réseau étendu existe, fruit de décennies de développement soutenu par la collectivité ;
- ⇒ Une grande sécurité d'approvisionnement est actuellement rencontrée en Belgique :
 - Sur base de sources fiables (Pays-Bas, Norvège pour les 2/3) et diversifiées (accès au marché mondial du GNL pour le tiers restant) ;
 - Grâce à un réseau de transport fortement interconnecté, pièce maîtresse sur l'échiquier gazier européen ;
- ⇒ Les récentes découvertes de gisements, conventionnels ainsi que non conventionnels, et les innovations technologiques liées, offrent des perspectives à très long terme, qui font dire à l'AIE¹⁰ que le gaz naturel sera amené à supplanter largement le pétrole dans les prochaines décennies, vision confirmée par les grands acteurs mondiaux réunis au WGC¹¹ : il est désormais question de deux siècles et demi de réserves à consommation constante ;
- ⇒ Le prix du gaz naturel se découple de plus en plus du marché du pétrole, ce qui en fait un vecteur compétitif : aux Etats-Unis, le prix spot a chuté depuis 2009 et est actuellement à son

¹⁰ Agence Internationale de l'Energie

¹¹ World Gas Conference, Kuala Lumpur – juin 2012

plus bas niveau depuis 10 ans (environ un quart du prix spot européen) ce qui devrait à brève échéance tirer les cours mondiaux à la baisse (gros investissements nord-américains et australiens dans les capacités d'exportation de LNG) ;

- ⇒ Les émissions globales de gaz à effet de serre et autres polluants sont inférieures à celles du pétrole¹²;
- ⇒ La technologie est éprouvée les applications récentes mettent en œuvre un haut degré d'efficacité énergétique;
- ⇒ Les besoins du secteur résidentiel et du transport peuvent en grande partie être rencontrés par ce vecteur énergétique ; tandis que la présence du réseau de gaz représente un élément non négligeable pour le développement industriel local ;
- ⇒ En outre, le gaz naturel peut constituer lui-même un tremplin vers d'autres gaz compatibles, issus de sources d'énergie renouvelables, dont le potentiel mondial est encore sous-estimé.

Dans le futur mix énergétique européen, le gaz naturel trouve donc une place de choix, et permet une démarche en deux temps :

- 1) L'optimisation des ressources fossiles par un switch progressif, là où c'est soutenable, du pétrole vers le gaz ;
- 2) Le développement simultané des sources alternatives, amenées à prendre le relais, au moins en partie et à plus long terme.

3.2.2 Les objectifs du législateur en matière de marché du gaz en Région wallonne

Qu'en est-il du marché du gaz en Région wallonne ?

Le gaz naturel est arrivé en Région wallonne en 1967, en provenance des gisements néerlandais. Il s'est immédiatement imposé comme substitut au « gaz de ville » distribué depuis plus d'un siècle dans les agglomérations les plus industrialisées. Depuis, il n'a cessé de progresser, porté par un intérêt économique évident.

Lors de la promulgation du décret du 19 décembre 2002 relatif à l'organisation du marché régional du gaz, le législateur a explicitement exposé ceci : « *un objectif primordial du présent décret est de stimuler la pénétration du gaz naturel en Wallonie et donc le développement du réseau de distribution de gaz, de façon à permettre au plus grand nombre de particuliers et d'entreprises de pouvoir choisir le gaz naturel comme vecteur énergétique. Dans le cadre de la libéralisation du marché du gaz naturel et de la séparation des métiers imposée par la nouvelle réglementation, il s'est avéré indispensable de mettre en place immédiatement un mécanisme visant à obliger les GRD à réaliser les investissements économiquement justifiés nécessaires aux extensions du réseau.* »

¹² CO₂ : 251 kg/MWh pour le gaz naturel contre 306 pour le fuel domestique (cfr coefficients de référence publiés par la CWaPE – communication CD-4f01-CWaPE) ; à prendre en considération favorable également : NO_x, SO_x, micro-particules (voir 3.3 ci-après).

Ainsi, un certain nombre de règles ont été fixées pour « obliger » le GRD à procéder aux extensions du réseau, à la demande de tiers, lorsque celles-ci présentent un caractère « économiquement justifié », évalué suivant une méthodologie standardisée. Tout tiers intéressé peut évidemment contribuer à améliorer les performances économiques de l'investissement ; de même, rien n'exclut toute mesure volontariste du GRD qui irait au-delà de la contrainte minimale.

En parallèle, afin de maximaliser l'utilisation du réseau existant, une obligation de raccordement standard gratuit a été mise en œuvre au bénéfice des clients résidentiels, et un certain nombre de primes ont été proposées pour l'installation de chaudières performantes.

L'essentiel de ces dispositions a été mis en œuvre courant 2003 et 2004, et a donc pleinement pris effet à partir de l'année 2005.

Plus récemment, des mesures en faveur de l'intégration des gaz issus de renouvelables ont été adoptées.

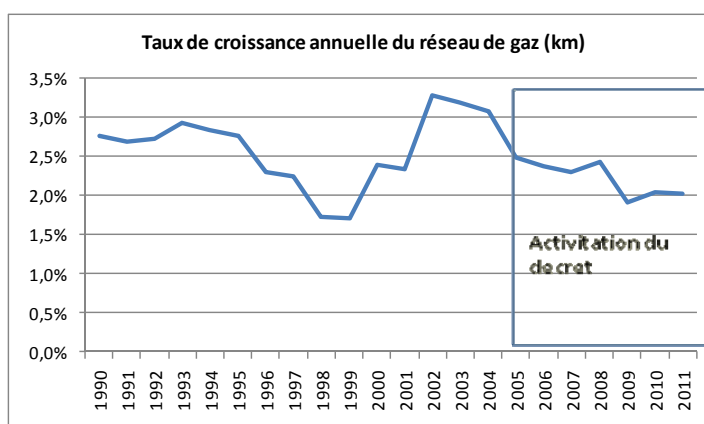
3.2.3 Bilan du développement des réseaux en Région wallonne et freins au développement

Après quelques années de fonctionnement du nouveau dispositif régional, on peut dresser un bilan en demi-teinte.

On observe en effet que le développement des réseaux s'est poursuivi. La Région wallonne disposait fin 2011 d'un réseau de 12.781 km de canalisations, auxquelles sont raccordés 650.000 clients actifs. Fin 2004, celui-ci ne représentait que 10.955 km et 565.000 utilisateurs. C'est donc une progression de 1826 km et 85.000 clients en 7 ans.

Cela peut paraître beaucoup, mais en relatif, ramené au nombre de « clients électricité », on constate que 35% des clients disposaient du gaz fin 2004. Sept ans plus tard, ce taux de pénétration est de 37%. En effet, sur cette même période, le nombre d'utilisateurs du réseau électrique pour sa part progressé de 109.000 clients, du fait de l'expansion de l'habitat.

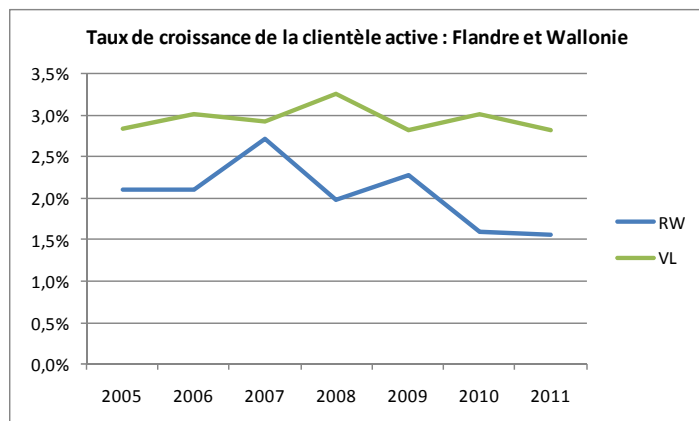
En relatif, on constate que de 2005 à 2011¹³, le taux de croissance du réseau wallon est, en moyenne sur la période, de 2,2% par an, avec, les trois dernières années, une diminution sensible qui se confirmerait pour le futur si aucun fait nouveau ne survient. A titre de comparaison, pour la période 1991-2001¹⁴, le taux de croissance annuel moyen était de 2,5% par an.



¹³ Réf : CWaPE, plans d'investissements GRD

¹⁴ Réf : Figaz, données historiques

Du point de vue du nombre de clients actifs, on observe une même tendance à la baisse de croissance ces dernières années. A titre de comparaison, si le taux moyen d'évolution a été de 2% entre 2005 et 2011 en Région wallonne, en Flandre par contre, celui-ci est resté à un niveau de 3% sur la même période ; et aucun signe d'essoufflement ne semble s'y manifester. Ceci s'explique probablement en grande partie par la volonté du Gouvernement flamand de rendre raccordable, à l'horizon 2018, 95% des logements situés en zone d'habitat. Cette politique n'est évidemment pas transposable à la Région wallonne, le contexte démographique y étant sensiblement différent.



Force est de constater que le résultat des nouvelles règles en Région wallonne n'est donc pas supérieur aux performances affichées dans le passé, et ceci peut aisément s'expliquer par divers facteurs.

D'une manière générale, on a observé ces dernières années une croissance importante des coûts d'investissement et d'exploitation, liée à l'inflation et, plus particulièrement, à la hausse des prix des matières premières et de l'énergie, mais aussi à l'augmentation des charges liées aux obligations de service public.

En revanche, les recettes directement imputables à un nouvel investissement affichent une tendance baissière. En effet, les mesures d'URE¹⁵ progressivement mises en œuvre impliquent une diminution des consommations unitaires par utilisateur du réseau : chaudières plus performantes, mesures d'isolation, nouvelles constructions basse énergie, voire quasi-passives, utilisation de sources d'énergie renouvelables en appoint (solaire thermique, pellets, bois, pompes à chaleur, ventilation à flux croisés, etc...)... Aujourd'hui, lorsqu'un gestionnaire de réseau équipe un nouveau lotissement ou un quartier récent, il peut nettement moins compter sur la consommation des utilisateurs pour amortir ses investissements. Quant à l'équipement du bâti existant et plus ancien, dont le profil de consommation est en principe supérieur, les conditions sont généralement moins favorables que celles du passé, compte tenu de l'évolution, certes lente mais bien réelle, des performances énergétiques moyennes.

Si cette évolution URE est évidemment souhaitable, et doit se poursuivre, elle dégrade progressivement la rentabilité du réseau de gaz. A terme, la diminution des consommations

¹⁵ URE : utilisation rationnelle de l'énergie

risquerait d'impliquer une augmentation du prix du gaz liée à la composante "distribution", puisque les coûts du réseau ne pourraient plus être répercutés sur le même volume. Les consommateurs, qui ont pourtant contribué durant des décennies au développement des infrastructures publiques de distribution, risqueraient d'être victimes de cette hausse des coûts : les plus précarisés d'abord, l'ensemble des résidentiels ensuite, mais également les industriels pour qui le prix de l'énergie est une variable très importante.

Il y a donc ceci de paradoxal que le gaz naturel permet d'atteindre des performances intéressantes en matière d'économies d'énergie ou d'émissions de CO₂, tout en déforçant sa propre attractivité économique. Pour lever ce paradoxe, il convient de trouver un nouveau terrain de développement, susceptible de rétablir sa compétitivité.

3.2.4 Nouvelles perspectives et contribution du CNG dans le développement des réseaux

Il est donc nécessaire de garantir la survie, dans des conditions optimales d'utilisation, de l'outil performant dont se sont dotées les communes wallonnes dans l'intérêt général. Afin d'optimiser cette gestion, il importe de veiller à maintenir un volume suffisant pour amortir les coûts du réseau. Ceci ne remet d'ailleurs pas en cause la politique à plus long terme de développement des énergies renouvelables et d'amélioration des performances énergétiques globales, dès lors que la substitution par le gaz naturel vise en priorité les énergies et les applications les moins performantes. En clair, il s'agit de poursuivre la tendance des dernières décennies qui a consisté à accroître les parts de marché du vecteur gaz à la place du charbon puis du fuel.

Pour assurer une bonne utilisation des infrastructures existantes et futures, deux options complémentaires sont envisageables, sur le plan conceptuel :

- 1) Une augmentation du nombre d'utilisateurs ou des applications utilisatrices
- 2) Un lissage du profil de consommation du réseau par de nouvelles applications compensant le caractère très saisonnier de la demande en gaz pour ses applications thermiques.

Le marché des technologies gaz offre depuis quelques années de nouveaux débouchés : pompes-à-chaleur gaz, micro-cogénérations,... leur développement dans le secteur résidentiel reste cependant tributaire des performances énergétiques d'une part, de l'accessibilité au réseau d'autre part.

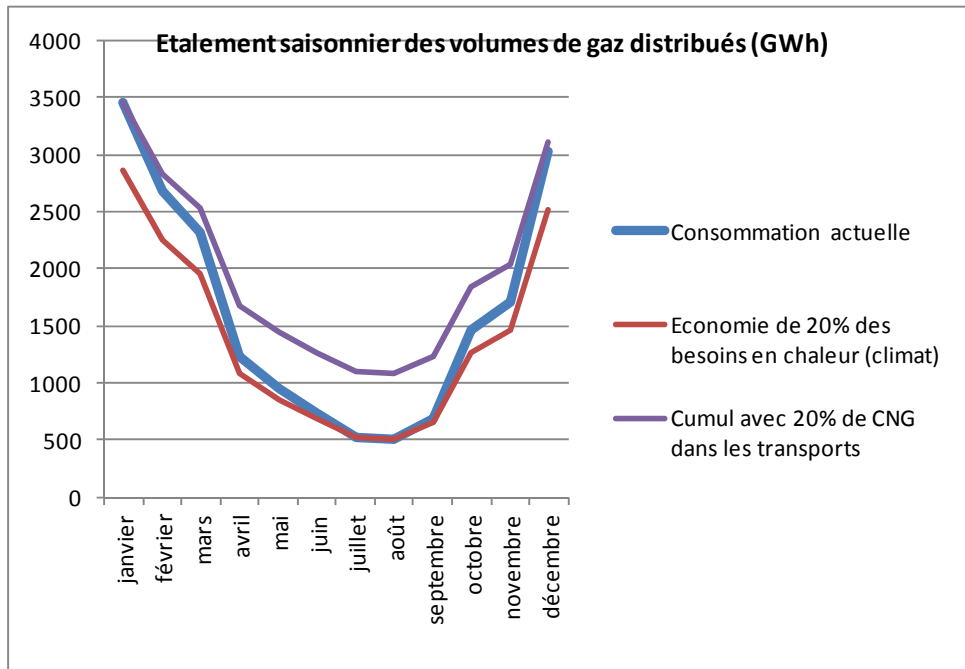
A l'inverse, l'utilisation du CNG, relativement indépendante des besoins liés au parc de logement, pourrait compenser la saisonnalité des consommations, ainsi que la décroissance des besoins traditionnels. C'est donc cette voie qui présente probablement le plus grand potentiel de développement pour les réseaux, ainsi que pour l'essor des gaz issus de renouvelables.

Pratiquement, le réseau de gaz est dimensionné sur la capacité maximale nécessaire en période de pointe hivernale. Le reste de l'année, le réseau offre donc des surcapacités qu'il est possible d'utiliser pour approvisionner les stations CNG. Quelques jours par an, si la situation est critique en un ou l'autre point du réseau, les stations CNG concernées localement devraient pouvoir être interruptibles sans que cela pose de problème majeur dans la mesure où les véhicules, s'ils ne peuvent plus s'approvisionner ailleurs en gaz, peuvent rouler à l'essence ou au fuel.

Le graphique ci-dessous montre l'évolution des volumes distribués sur les réseaux de distribution

dans trois cas :

- 1) La situation actuelle, soit +/- 19 TWh/an
- 2) La situation future qui tiendrait compte d'une diminution de 20% des besoins en chauffage (hors applications industrielles) : ceci correspond à un volume annuel de 16,6 TWh, soit une diminution de 14%
- 3) La situation future si cette diminution est combinée avec l'adoption de 20% de CNG dans les transports (7 TWh/an) : le volume annuel est alors de 23,6 TWh, soit une augmentation de 23%, susceptible d'influer positivement sur le prix du gaz.



Cet exemple démontre que la capacité actuelle du réseau n'est pas dépassée (voir janvier et décembre), alors que, sur base annuelle, le recours au CNG surcompense largement la baisse de volume liée aux réductions des besoins en chauffage. Cette meilleure utilisation du réseau pourrait se traduire en une diminution des coûts de distribution du gaz naturel, au bénéfice de tous les clients, et permettrait aux GRD de dégager des marges pour relancer leurs investissements.

Ce serait une manière de relancer la politique de pénétration du gaz naturel menée historiquement dans le secteur résidentiel, pour le substituer au charbon et au fuel, en se concentrant sur un autre secteur dans lequel le pétrole est plus que largement impliqué.

3.3 Diminuer les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques

En matière d'émissions de polluants, le CNG présente un bilan environnemental intéressant:

- ⇒ les émissions de CO₂ à la combustion¹⁶ sont inférieures aux carburants traditionnels : 24% par rapport à l'essence, 7% par rapport au diesel Euro 5¹⁷;
- ⇒ les émissions de NOx sont de 80% inférieures aux carburants classiques ;
- ⇒ l'émission de micro-particules est proche de zéro, ce qui constitue un réel enjeu sanitaire pour le Benelux et le nord-ouest de l'Allemagne, régions parmi les plus touchées par les émissions essentiellement dues aux moteurs diesel ;
- ⇒ la pollution sonore est fortement réduite.

Pour ces raisons, plusieurs grandes villes européennes ont adopté les CNG pour les transports publics, quand ce n'est pas le biométhane : Rome, Lille, Stockholm, Berne...

3.4 Faciliter l'intégration du renouvelable dans les transports

La Directive 2009/28/CE dispose que chaque Etat-Membre doit veiller à ce que « *la part de l'énergie produite à partir de sources renouvelables dans toutes les formes de transport en 2020 soit au moins égale à 10% de sa consommation finale d'énergie dans le secteur des transports* ».

La Belgique a jusqu'à présent opté essentiellement pour l'incorporation d'éthanol ou de biodiesel dans les carburants conventionnels.

Le CNG permet également l'introduction de carburants renouvelables, si l'on intègre le biométhane injecté dans les réseaux de distribution et transport. L'avantage, dans ce cas-ci, réside dans la possibilité de substitution totale du conventionnel par le renouvelable, sans limitation technologique liée aux moteurs. En outre, le potentiel de renouvelable est largement suffisant au sein de la Région wallonne, même s'il fallait considérer l'option extrême de 100% de CNG dans les transports intégrant une part de 10% de biométhane (environ 3,5 TWh/an). Nous renvoyons aux précédentes publications de la CWaPE à ce sujet, ainsi qu'au Livre Vert publié l'an dernier par les acteurs de la biomasse, sous la coordination d'Edora.

Enfin, des études ont démontré que le biométhane offrait de meilleurs rendements de valorisation de la biomasse agricole que la production de biocarburants liquides¹⁸. A cela s'ajoute le potentiel non agricole, lui aussi considérable.

¹⁶ Pour être complet, il y a lieu de noter que la compression du CNG présente une dépense énergétique de l'ordre de 1,5% (slow filling, réseau MP), 2% (fast filling, réseau MP) et 5% (kit individuel sur réseau 21 mbar) – à mettre en rapport avec le coût transport/stockage pour les carburants conventionnels

¹⁷ Future Transport Fuels; Report of the European Expert Group on Future Transport Fuels, jan 2011

¹⁸ Idem, pour une synthèse de cette approche (annexe 2a – 2b)

3.5 Comparaison entre CNG et mobilité électrique

La voiture électrique est souvent à l'avant plan des politiques de mobilité en cours d'élaboration, car elle présente divers intérêts : pollution de l'air, énergies renouvelables, bruit, autonomie individuelle... Néanmoins, il convient d'éviter que cette visibilité n'occulte d'autres alternatives, préjugées moins performantes. L'objet de ce chapitre n'est pas de remettre en cause les avantages de ce mode de mobilité, qui est certainement porteur dans certains cas spécifiques, mais de rééquilibrer le débat, car le CNG présente également des atouts à ne pas négliger.

Pour cette illustration, nous nous limitons à comparer, sur différents aspects, les deux modes de transport dans leur scénario le plus standard, à savoir celui du rechargement des véhicules par les réseaux, soit d'électricité, soit de gaz.

Bien entendu, même si les chiffres présentés se limitent à la Région wallonne, qu'il s'agisse de l'une ou l'autre des routes, une telle évolution impacterait le pays entier et pas seulement la Wallonie.

3.5.1 Besoins en énergie primaire

Le rapport d'experts mandatés par la Commission Européenne¹⁹ établit une comparaison, pour la consommation moyenne d'énergie sur tout le cycle « well-to-wheels », entre véhicules électriques et véhicules à moteur à combustion interne. La conclusion est que cette consommation est exactement la même, à savoir 0,6 kWh/km.

Ce résultat est obtenu en intégrant :

- pour l'électricité : le cycle « battery-to-wheels » (charge/décharge batteries + consommation à l'usage) et le rendement de production/transport/distribution du parc européen ;
- pour les moteurs thermiques : la consommation finale (tank-to-wheels) et les opérations de production/distribution du fuel.

Il est donc inexact de considérer que la voiture électrique permet de diminuer la consommation, exprimée en énergie primaire. La vraie différence ne se situe donc pas au niveau de cette consommation, mais éventuellement au niveau de la source d'énergie primaire et de son impact sur les émissions de CO₂. Considérant l'option de la sortie du nucléaire, le fuel mix du futur sera probablement un cocktail principalement balancé entre gaz naturel et renouvelable.

Pour la première composante, le constat est le suivant : est-il judicieux de convertir le gaz en électricité, avec toutes les contraintes intermédiaires que cela suppose, alors qu'il est possible de le mettre directement dans le réservoir du véhicule ?

Pour la seconde composante, c'est moins évident, mais la même question se pose au moins pour la fraction de gaz pouvant provenir de sources d'énergie renouvelables (biogaz, gazéification du bois...) : est-il pertinent de passer par la cogénération alors que le chemin le plus court passe ici aussi par l'utilisation directe du gaz tel qu'injecté dans le réseau ?

¹⁹ Future Transport Fuels; Report of the European Expert Group on Future Transport Fuels, jan 2011

3.5.2 Capacités de production

Si les besoins en énergie primaire sont les mêmes, cela signifie que la part d'énergie à produire en substitution représente globalement la part actuelle des produits pétroliers, pour autant que les besoins n'augmentent plus. En tablant sur une amélioration des rendements d'utilisation de 20% (ce qui est par exemple équivalent à une diminution de 6 l/100 km à 4,8 l/100 km), cela correspond à 26 TWh primaires pour le seul transport routier en Région wallonne, à comparer avec les 50 TWh de gaz consommés actuellement en Région wallonne.

En cas de traction électrique, cela correspond à environ 9 TWh_{el} supplémentaires qu'il faudrait produire et ajouter aux 24 TWh consommés aujourd'hui.

Si ce supplément est à produire éventuellement avec la même quantité de gaz naturel, l'option électrique implique que l'on cumule les adaptations des réseaux électriques et gaz, ce qui n'est pas le cas pour l'option gaz.

3.5.3 Capacités de distribution et autoproduction

Outre le volume d'énergie nécessaire, une seconde question se rapporte à l'évaluation des infrastructures. On entend parfois dire que la traction électrique est une solution dès lors que les particuliers auront la possibilité de produire une grande partie de leurs besoins par le photovoltaïque. C'est erroné, au vu des volumes en jeu.

En revanche, contrairement à la traction électrique qui nécessite une augmentation des consommations, le CNG peut récupérer les volumes de gaz libérés par les mesures URE applicables aux autres secteurs.

Un exemple didactique de « micro-économie » permet d'illustrer ceci, en considérant un ménage résidentiel type, dont les consommations peuvent être résumées comme suit :

- Besoins thermiques assurés par le gaz : 23 MWh/an (client Eurostat D3, = 2000 litres de mazout)
- Besoins électriques : 4,5 MWh/an
- Besoins en mobilité individuelle : 17 MWh/an (15000 km en moyenne pour 1,5 véhicule/ménage, consommation 6 l/100km)

S'il fallait opter pour un nouveau mode de transport, on pourrait s'attendre à des besoins finaux augmenté de :

- 6 MWh_{électrique} en cas de véhicule électrique (14 MWh_{primaire} si on tenait compte des rendements de production et transport)
- 14 MWh_{gaz} en cas de véhicule au gaz (CNG)

Lorsqu'elle est envisageable (toiture favorablement exposée), une production photovoltaïque permettra de faire diminuer les besoins électriques de 3 MWh/an. Si la surface le permet, la production pourra éventuellement couvrir l'intégralité des besoins actuels de 4,5 MWh. Il est par contre très improbable de couvrir le supplément nécessaire au rechargement du véhicule. Le réseau devra suppléer cette demande, ainsi que celle des deux tiers d'utilisateurs au moins qui n'auront pas

la possibilité de devenir autoproducteurs.

Pour ce qui concerne les besoins en chauffage, des mesures d'économie (isolation, chaudière,...) ou de substitution (appoint bois, VMC, soltherm etc...) permettront de faire diminuer les besoins en gaz de l'ordre de 10 à 15 MWh/an : prenons l'hypothèse d'une quantité résiduelle de 10 MWh (900 litres de mazout), sachant que pour les nouvelles habitations, la moitié de celle-ci serait réaliste suivant la PEB. Ceci correspond quasiment à la demande en CNG. Même si ce n'était pas le cas, la saisonnalité est telle que la capacité du réseau suffirait : lors des années standard, le mois de janvier représente 16% de la consommation annuelle, alors qu'il ne pèserait qu'environ 1/12^{ème} des besoins en transports, soit 8%. Le réseau peut donc assurer la différence, mais aussi l'alimentation de la moitié des utilisateurs qui n'auraient pas la possibilité de diminuer leurs consommations de chauffage.

3.5.4 Aspects technologiques et marché

La technologie des véhicules et des stations CNG est déjà pleinement opérationnelle, même si elle reste susceptible d'améliorations. La raison en est la grande similitude avec le transport traditionnel (moteurs à combustion).

Il n'en va pas de même pour la filière électrique, pour laquelle un certain nombre de points doivent encore faire l'objet de développements : autonomie, recyclage batteries, vitesse de rechargement etc...

La plupart des grands constructeurs commercialisent aujourd'hui des véhicules au CNG, en moyenne seulement 10% plus chers que les véhicules traditionnels. Là où le CNG est répandu, cette différence est généralement compensée par le prix attractif du carburant ; en tout cas, elle devrait diminuer en cas d'augmentation des parts de marché de cette catégorie de véhicules.

Pour la voiture électrique, les modèles disponibles actuellement ne présentent pas encore des performances équivalentes aux véhicules conventionnels, tout en étant beaucoup plus chers et tributaires de subsides publics.

3.5.5 Performances environnementales

Il convient de remarquer ici que le bilan environnemental d'un véhicule ne doit évidemment pas se résumer aux émissions lors de son utilisation. En effet, si ce mode de calcul ne prend pas en compte les émissions à la production du carburant, ni le cycle de vie du véhicule et de la filière, il avantage artificiellement certaines filières.

A titre d'exemple de ce biais possible les hypothèses de calcul de l'Ecoscore²⁰, parfois cité en référence, avantagent les véhicules électriques. Relevons également que cette méthode n'intègre pas non plus l'apport positif du biométhane à l'option CNG.

²⁰ www.ecoscore.be

Il faut donc rester très prudent dans l'utilisation de résultats d'analyses de cycle de vie, car ceux-ci dépendent des hypothèses de pondération entre nuisances, et de l'étendue du processus étudié.

3.5.6 Conclusion

Au regard des éléments exposés ci-avant, une première conclusion s'impose : il ne faut pas opposer les deux formes de mobilité. Cependant, l'idée d'un recours massif à la traction électrique individuelle n'est pas raisonnable à court terme, et ne peut servir d'argument pour rejeter les autres formes de transport. L'inverse est probablement exact aussi : le CNG ne constitue pas à lui seul une solution exhaustive. Chaque vecteur présente ses avantages et ses inconvénients, et il est probable que c'est avec la spécialisation dans des usages dédiés que l'on trouvera la meilleure complémentarité.

S'il fallait envisager une conversion à grande échelle à brève échéance, il semble cependant que la voiture au CNG constitue la transition la moins révolutionnaire, probablement la plus facile à mettre en œuvre et la plus compétitive pour nos économies. Ceci n'exclut aucunement la recherche de complémentarités et la poursuite du développement de toutes les autres alternatives.

4. Freins au développement du CNG et moyens d'action

4.1. Principaux freins à lever pour permettre le développement du CNG

Un premier obstacle au développement du CNG s'apparente au « problème de la poule et de l'œuf » : les consommateurs n'investiront pas dans des véhicules tant qu'un réseau de stations-services suffisamment étendu pour couvrir leurs besoins n'est pas mis en œuvre, tandis que les opérateurs ne se pressent pas pour investir dans un tel réseau en l'absence d'une masse critique suffisante de consommateurs permettant un minimum de rentabilité.

Une station-service représente un investissement d'environ 200 à 400 k€. Pour l'achat d'une voiture, il faut compter actuellement un supplément d'environ 2k€ par rapport à un modèle équivalent au diesel.

Partout en Europe où le CNG se développe, il a donc fallu recourir à une stratégie dirigée :

- 1) Les entreprises, publiques ou privées, disposant pour leur activité d'une flotte captive investissent dans un parc de véhicules au CNG et dans un poste de remplissage ;
- 2) Les stations-service privées sont ensuite rendues accessibles au public ;
- 3) Eventuellement, les collectivités locales complètent le réseau en investissant à leur tour dans l'une ou l'autre station ouverte au public, ou en apportant un soutien à l'investissement ;
- 4) Une fois la pompe amorcée, les opérateurs privés complètent le réseau.

Un autre obstacle de taille réside dans les inconnues en matière fiscale. Il est indispensable de disposer d'un régime stable permettant de garantir une certaine sécurité aux investisseurs. Idéalement, ce régime doit être favorable au moins durant une phase de lancement de l'ordre de cinq ans, permettant une conversion progressive du parc. A plus long terme, un régime d'exonération clair doit être défini pour le biométhane, à l'instar de ce qui se fait pour les autres biocarburants.

En outre, la filière a besoin d'un cadre normatif clair, car il est évident que l'on ne peut transposer en l'état toutes les règles qui sont aujourd'hui applicables aux pompes à essence classiques ou au LPG, les conditions d'exploitation étant par nature différentes.

Enfin, il ne faut pas négliger qu'un des principaux freins au développement, en Belgique du moins, est d'ordre psychologique : peu de gens connaissent l'existence même de ce carburant, quand ils ne l'assimilent pas au LPG. Même les concessionnaires automobiles ignorent généralement que leur marque propose de série plusieurs modèles au CNG. Les acteurs auront donc tout intérêt à informer le public.

4.2. Leviers d'action régionaux

La compétence relative aux carburants reste dévolue à l'autorité fédérale. Toutefois, compte tenu des retombées de la filière du CNG sur les compétences régionales, la CWaPE est d'avis que la Région wallonne peut prendre des initiatives propres dans le cadre de ses prérogatives et, pour le surplus, se concerter avec le Fédéral.

La CWaPE estime en effet que la Région wallonne, dans le cadre de ses compétences relatives aux marchés du gaz et de l'électricité, peut prendre un certain nombre de mesures susceptibles de favoriser l'essor du CNG. Quelques pistes sont énumérées ci-après.

4.2.1 Encourager les flottes captives et l'ouverture au public des stations privées

Au démarrage de la filière, le succès du CNG est lié à la densité du service offert aux utilisateurs. Chaque point de fourniture compte, et il est souhaitable de rendre un maximum de ceux-ci accessibles pour constituer un véritable réseau. La Région wallonne dispose de plusieurs moyens incitatifs en ce sens, en liant par exemple cette condition à l'octroi de permis ou de subsides.

Par ailleurs, la CWaPE est d'avis qu'en Région wallonne, un certain nombre d'acteurs publics pourraient disposer d'un profil favorable à l'initiation d'une stratégie CNG :

- Les sociétés de transports publics (TEC, ...)
- Les intercommunales de collecte de déchets disposant de leur propre flotte en régie ;
- Les gestionnaires de réseaux de gaz eux-mêmes (l'ex-ALG devenue Tecteo RESA gaz exploite déjà depuis quelques années une flotte de véhicules légers CNG) ;
- Les gestionnaires de réseaux d'électricité ;
- Les services de la Région wallonne ;
- Etc...

En parallèle, un certain nombre d'acteurs privés disposant d'un profil similaire pourraient également trouver avantage à adopter le CNG. Le groupe Colruyt montre aujourd'hui l'exemple en investissant progressivement dans les stations service, via sa filiale DATS24. Electrabel a également rouvert d'anciennes stations.

Les gestionnaires de flottes captives sont nombreux ; il conviendrait de leur assurer un soutien et une stabilité juridique pour les intéresser à la question.

4.2.2 Faciliter l'accès au gaz

Pour le GRD, un client CNG reste un URD comme un autre, avec toutefois un profil d'utilisation assez spécifique. A l'instar des règles en faveur du client résidentiel, la réflexion mériterait d'être lancée sur une OSP ouvrant la voie à des facilités de raccordement « standard CNG » au réseau, sous certaines conditions notamment de couverture géographique, et sans qu'au final cela ne coûte trop cher à la collectivité.

4.2.3 Clarifications juridiques

Le décret du 19 décembre 2012 relatif à l'organisation du marché régional du gaz dispose que la vente de gaz à un client final, défini comme toute personne physique ou morale utilisant le gaz pour son propre usage, nécessite une licence de fourniture. La notion d'utilisateur final diffère quelque peu ici, puisque le consommateur n'est pas raccordé au réseau en un point d'accès unique et permanent, et sa consommation peut être en décalage sensible avec les flux transitant sur celui-ci. Dans ce cas, c'est plutôt la station-service qui présente le plus de similitude avec l'utilisateur de réseau classique. Il conviendra de clarifier le statut de chacun des acteurs et les obligations administratives auxquelles ils sont soumis.

4.2.4 Etendre la validité des LGO pour valoriser biométhane

L'AGW du 23 décembre 2010 a instauré un mécanisme de labels de garantie d'origine pour les gaz issus de renouvelables injectés dans le réseau. Ces LGO²¹ sont valorisables dans le contexte particulier du mécanisme de soutien à l'électricité verte.

Formellement, et contrairement aux dispositions applicables à l'électricité, la législation ne restreint pas l'utilisation des garanties d'origines gaz. Il est souhaitable de rendre ces LGO accessibles aux fournisseurs de CNG, mais aussi et surtout, de faire en sorte que ces LGO puissent être reconnus par les autorités compétentes en matière de carburants renouvelables. Cette reconnaissance constituerait une motivation à investir dans la filière du CNG dès lors qu'elle permet aussi de contribuer aux objectifs de la Directive 2009/28/CE en matière de carburants.

4.2.5 Aides publiques

Il est important de souligner que le CNG pourrait être rentable sans subsides, pour autant qu'un nombre suffisant de consommateurs soient à même d'y recourir, et pour autant, évidemment, que les conditions fiscales ne lui soient pas défavorables. Il manque simplement aujourd'hui d'incitants pour amorcer la filière, afin de limiter le risque pris par chaque investisseur isolé. Ces aides pourraient donc strictement être limitées au temps nécessaire à cette promotion.

La Région wallonne dispose de ses propres moyens de soutien, dans le cadre de ses politiques « énergie », « air-climat », fiscalité verte, cohésion économique, etc... Pour le CNG, et éventuellement le LNG, les aides pourraient être de deux natures :

- Des aides économiques directes pour l'investissement dans un réseau de distribution de CNG, voire dans l'équipement de quelques points LNG (cfr le pôle logistique du Plan Marshall 2.Vert) ;
- Des aides aux entreprises, voire aux particuliers sous certaines conditions, pour l'achat de flottes de véhicules (TMC ou taxe de circulation...).

²¹ Label de garantie d'origine au sens de l'AGW du 23 décembre 2010

5. Conclusions

Notre pays accuse un certain retard par rapport à ses voisins dans la mise en œuvre du CNG. Ce retard peut être rapidement et facilement comblé si la volonté se manifeste.

Tant que les cours du pétrole restent à un niveau « acceptable », et c'est le cas depuis la crise de 2008, notre économie ne souffre pas trop de sa dépendance, grâce à un € assez fort face au \$. Il pourrait en aller tout autrement si la reprise économique, des événements monétaires ou géostratégiques mondiaux devaient générer des tensions durables sur le marché pétrolier. En Région wallonne plus que dans les autres régions, cette dépendance est accentuée par le fait qu'en plus des transports, la faiblesse de la pénétration du gaz naturel expose également le secteur du logement et assimilé.

Il y a donc un double intérêt économique à stimuler le CNG : pour le secteur des transports lui-même, mais également parce qu'il constitue un moyen de relancer les investissements dans les réseaux de gaz naturel qui souffrent aujourd'hui du manque de rentabilité lié à la diminution des consommations. De plus, son impact est positif sur la qualité de vie (pollution atmosphérique et sonore de nos agglomérations) et sur le respect des obligations européennes en matière d'intégration des énergies renouvelables dans le secteur des transports.

Au-delà de la complexité juridique du système fédéral belge, la Région a la faculté de prendre certaines initiatives qui soient de nature à faciliter le démarrage du CNG. Ce serait un signal positif pour le marché et bénéfique pour l'ensemble des forces socio-économiques wallonnes.

* *
*