

ÉDITORIAL

Marc TEYSSIER d'ORFEUIL,

Délégué général du Club des Voitures Ecologiques, co-fondateur des RIVE 2011



« Il est indispensable de se rencontrer » L'année 2012 s'ouvre sur un paradoxe : celui de tous les possibles, avec les présidentielles, et l'élan démocratique qui l'accompagne. Mais aussi celui de toutes les contraintes, avec un contexte budgétaire particulièrement tendu. Plus que jamais, il est crucial de se rencontrer, d'échanger, de nouer des partenariats entre décideurs publics et privés afin d'atteindre nos objectifs environnementaux planétaires qui ont été rappelé début décembre à Durban.

Il nous faut être innovants et trouver de nouveaux leviers d'incitations.Ainsi, les assureurs, les systèmes de navigation ou d'électrification sont autant de pistes qui, mises bout à bout, offrent de nouvelles possibilités aux automobilistes pour rouler plus écologique. Avec l'arrivée de nombreux véhicules électriques dans nos services postaux et en concessions, les réflexions sur la recharge renouvelables sont les bienvenues pour rassurer élus et automobilistes sur notre capacité à nous adapter.

Plus largement, nous consacrons un dossier particulier à la méthanisation qui offre de nouveaux débouchés pour les véhicules GNV.

Enfin, notons l'importance de la part de rêve dans tous ces changements. Le Trophée Andros, dans lequel s'impliquent de nombreux partenaires, est une illustration concrète des évolutions technologiques qui sont en chemin.

Aussi, le club poursuivra cette année sa ligne directrice : celle de penser qu'ensemble, public et privé, nous construisons la mobilité de demain.

HIVER 2011 • 2012 • N°7

Le journal du club des Voitures Écologiques

DR

Le Sénateur Adnot mobilisé pour une filière française

Dans le cadre de sa volonté affirmée de diriger l'enseignement supérieur vers ces problématiques énergétiques d'avenir, Philippe Adnot, Sénateur et Président du Conseil général de l'Aube, soutient actuellement la création d'un cluster unique dans son département. L'actualité règlementaire offre une opportunité pour réunir agriculteurs, énergéticiens, acteurs de mobilité et traitement des ordures ménagères autour de la même table.



Jean-Michel Serres s'interroge sur la place laissée actuellement en France aux projets de méthanisation à dimension agricole. Pour la Chambre d'agriculture de Loire Atlantique, Jacques Lemaître confirme que les projets ne voient le jour que s'ils sont rentables sur le long terme.

Philippe Rassat rappelle toute l'importance d'intégrer dans les projets les acteurs du terrain, et notamment les agriculteurs qui peuvent trouver dans cette nouvelle filière une source de revenus complémentaires. Claire Brecq ajoute qu'il est

nécessaire pour chaque cas d'étudier les possibilités de raccordement au réseau : GrDF se tient à la disposition de tous les porteurs de projets en ce sens.

Le Sénateur Jean-Marc Pastor rappelle toute l'importance de développer les partenariats entre les acteurs privés et les collectivités afin de développer une communication positive sur ce sujet encore méconnu de nos concitoyens, comme le confirme également le Sénateur Marcel Deneux en rappelant que la méthanisation supprime les odeurs désagréables. L'une des clefs de la réussite des projets consiste à analyser les déchets fermentescibles d'une région, et de trouver le mélange le plus méthanogène en fonction des ressources locales disponibles. Sur ce point, Lionel le Maux et Philippe Adnot proposent au travers de la Biogaz Vallée un cluster permettant aux acteurs de se regrouper pour mener ensemble des recherches sur le sujet, communiquer et valoriser les expériences et construire les fondements d'une filière française forte.

8 NOVEMBRE 2011 ® NIEDERBUCHSITTEN, SUISSE GNV / biométhane carburant vus de Suisse

Gazmobile, leader de la distribution du GNV helvète, a invité partenaires et politiques à venir échanger sur le bilan et les perspectives du marché durant son symposium annuel. L'occasion pour le club de comparer aux côtés de Charlotte Hubert, Président de GNVERT, groupe GDF-Suez, cette approche d'un réseau de distribution mieux développé, qui permet à l'opérateur de toucher également le segment des particuliers.

Première constatation notable : 10 000 véhicules fonctionnent au GNV en Suisse, pour 131 stations services réparties sur le territoire, entièrement



financées par l'opérateur. Ce chiffre est comparable au volume français, alors que leur parc roulant est 10 fois inférieur. Tous ces véhicules peuvent indifféremment fonctionner au GNV ou au biométhane carburant. **Thierry Leutenegger**, Conseiller National, indique que le GNV participe pleinement à l'atteinte des objectifs environnementaux de la Suisse, fixés à 130g/km de CO₂ avant 2015, puis à 95g/km de CO₂ en 2020. En effet, le pays est très largement surmotorisé. Concernant l'électromobilité, les Suisses sont dubitatifs compte tenu du froid et des dénivelés. C'est pourquoi ils cherchent à développer la gazmobilité. **Filippo Lombardi**, Conseiller aux Etats tessinois, rappelle que « les politiques doivent fixer des limites de CO₂ et de polluants, et laisser à la science et à la technique le choix du moyen pour y arriver. L'un des problèmes de cette année est que la politique et les médias ne parlent plus que de Fukushima. Tout le monde réagit dans l'émotion immédiate alors que nous sommes dans des choix énergétiques à long terme ». **Walter Lange**, Directeur de gazmobile, conclue en rappelant que dans le domaine de la mobilité comme dans celui du chauffage ou de l'énergie. l'essentiel est de développer un mix énergétique équilibré. **

exigences des centres urbains, absences d'émissions de polluants locaux (NOx, SOx, fines particules), réduction forte du bruit et des odeurs de pots d'échappement.

Pour ces raisons, le méthane carburant tant sous sa forme renouvelable (biométhane) que durable (GNV) est un carburant propre et conforme aux exigences les plus contraignantes vis-à-vis de la qualité de l'air. Enfin, le biométhane, de par son origine suivra son action d'opérateur de mobilité durable en créant des offres carburant intégrant soit partiellement ou intégralement du biométhane.

A noter que ces décrets sont une première étape, et des compléments futurs permettront d'accroître le potentiel des gisements de biogaz valorisables en biométhane avec notamment l'élargissement aux boues des stations de traitement des eaux usées.

Le Tarn valorise ses déchets ménager

Jean-Marc Pastor, Sénateur du Tarn, Président de TRIFYL



Air Libre : En votre qualité de Président du Syndicat mixte de valorisation des déchets ménagers (Trifyl), vous avez

lancé il y a plusieurs années un projet de méthanisation dans le Tarn. Pouvez-vous nous le décrire en auelaues mots ?

Jean-Marc Pastor: Depuis novembre 2006, TRIFYL a développé un équipement de valorisation des déchets ménagers basé sur la technique du bioréacteur, très différente de la technique du méthaniseur. La technique consiste à construire des casiers totalement étanches qui permettent de valoriser les déchets résiduels tout en empêchant toute dispersion des gaz à effet de serre dans l'atmosphère. Le gaz produit constitué majoritairement de méthane est aspiré pour être valorisé selon plusieurs filières de valorisation: les moteurs électriques de cogénéra-

tion qui produisent électricité (avec réinjection dans le réseau ErDF) et chaleur (consommée in-situ), mais aussi l'utilisation sous forme de biométhane carburant et dans le futur, sous la forme d'hydrogène (projets de recherche et développement en cours).

AL: Quels sont les avantages selon vous de telles initiatives pour nos territoires ?

JMP: En tant qu'établissement public conduit par des élus locaux, nous avons la responsabilité de veiller à une gestion optimale de nos déchets tout en maîtrisant les coûts pour le contribuable. Mais nous nous devons également d'être les instigateurs de nouvelles politiques, c'est ce qui a primé dans notre réflexion de développement d'une flotte roulant au biométhane carburant (donc grâce à nos déchets). C'est ce même principe qui a conditionné notre implication au niveau local, français et européen pour faire avancer la reconnaissance de la filière Hydrogène, filière qui souffre aujourd'hui de réels freins législatifs sur notre territoire.

L'abonnement annuel de 15 euros au magazine

Voiture Ecologique est disponible sur demande :

club-voitures-ecologiques@orange.fr