

## ENQUETE AAMF « STATIONS BIOGNV »

### Etat des lieux 2021

AAMF – Mai 2021

#### GENERALITES

Au printemps 2020 a été réalisée une première enquête « stations GNV » dont l'objectif de faire un état des lieux à date des adhérents AAMF qui exploitaient ou avaient un projet de station bioGNV.

La présente enquête AAMF « Stations BioGNV 2021 » a été soumise aux adhérents AAMF entre le mi-mars et mi-mai 2021. Au-delà d'une simple mise à jour des données 2020, cette enquête-ci s'inscrit dans le cadre des actions menées par l'AAMF pour faciliter le développement de projets de stations bioGNV et avait plusieurs objectifs :

- Identifier les projets en cours ou à venir et les principaux leviers pour les faciliter ;
- Mettre en relation les porteurs de projets qui le souhaitent avec plusieurs constructeurs de stations GNV afin de faciliter leur démarche ;
- Recueillir les avis des adhérents sur le déploiement d'une démarche commune de développement des stations et du GNV agricole.

Au total, **57 personnes** ont répondu à l'enquête. Il s'agit majoritairement d'exploitants d'unités de méthanisation, mais plus d'un tiers des répondants n'a pas encore mis en service son unité de méthanisation :

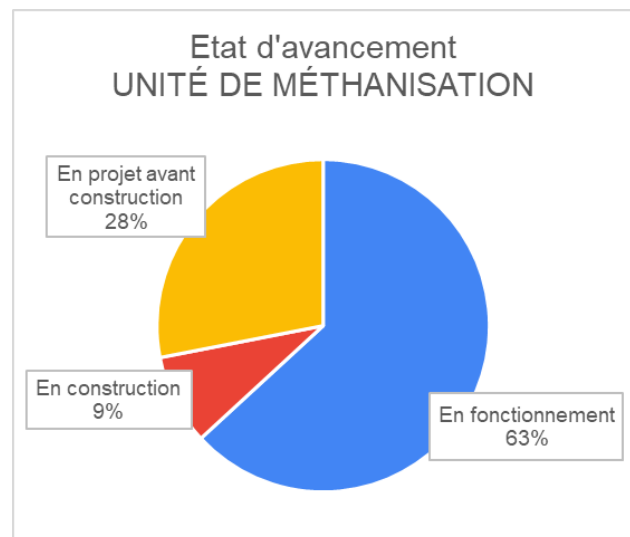


Figure 1 : Etat d'avancement UNITE DE METHANISATION

#### PROJETS DE STATIONS GNV

Au printemps 2021, une large minorité de répondants a une station en service ou en construction.

La part de ceux qui sont en cours d'études est sensiblement la même qu'en 2020.

Près d'un tiers des répondants s'intéresse au sujet mais n'est pas à ce jour dans une démarche active de réflexion.

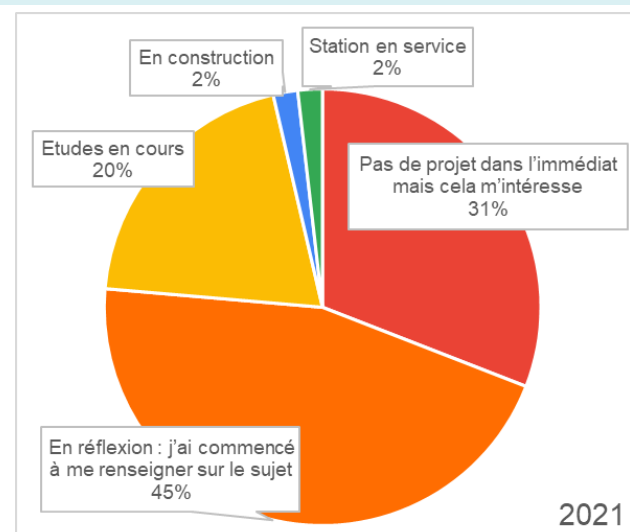


Figure 2 : Etat des projets de stations bioGNV

## TYPES DE STATIONS PROJETÉES

### STATIONS GNV NON INJECTÉ

12 agriculteurs méthaniseurs indiquent avoir un projet de station bioGNV non injecté (double valorisation sur un site en cogénération). L'implantation d'une station nécessite alors l'ajout d'un micro-épuration pour traiter le gaz valorisé en carburant.

Etat projet	Réflexion	Etudes en cours	En construction
Nombre projets	7	4	1

Tableau 1 : Répartition des projets de stations bioGNV non injecté selon leur état d'avancement

L'usage majoritaire envisagé pour ces types de station est un usage mixte autoconsommation / vente avec une majorité de vente, mais l'autoconsommation majoritaire voire exclusive est aussi envisagée :

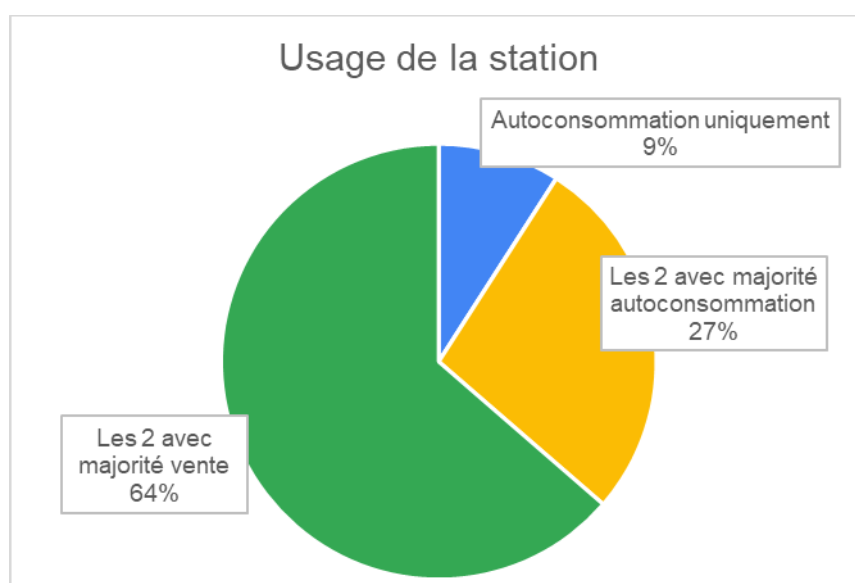


Figure 3 : Usage envisagé - Stations bioGNV non injecté

Le débit maximal envisagé pour l'épuration varie de moins de 40 Nm<sup>3</sup>/h à 160 Nm<sup>3</sup>/h de biogaz, avec 1 à 2 bornes de distribution. 1/3 envisage un débit d'épuration de **40 Nm<sup>3</sup>/h de biogaz**, cependant presque tous envisageraient un projet évolutif.

### STATIONS DEPORTÉES OU SUR SITE EN INJECTION

23 agriculteurs méthaniseurs indiquent avoir un projet de station bioGNV injecté. Les stations GNV injecté peuvent être de 2 types :

- Station sur site en injection, le biométhane étant redirigé vers la station avant injection dans le réseau (2 projets) ;
- Station raccordée au réseau gaz, qu'elle soit implantée sur le site de méthanisation (11 projets) ou déportée (12 projets).

Dans tous les cas ces stations sont approvisionnées par un biométhane déjà épuré et ne nécessitent pas d'investir dans un épurateur.

Etat projet		Réflexion	Etudes en cours	En construction
Nombre projets	Station sur site avant injection	2	0	0
	Station sur site après injection	9	2	0
	Station déportée	6	5	0

Tableau 2 : Répartition des projets de stations bioGNV injecté selon leur type et état d'avancement

Contrairement aux stations bioGNV non injecté et en toute logique, ces stations sont projetées essentiellement en vue de vendre le gaz :

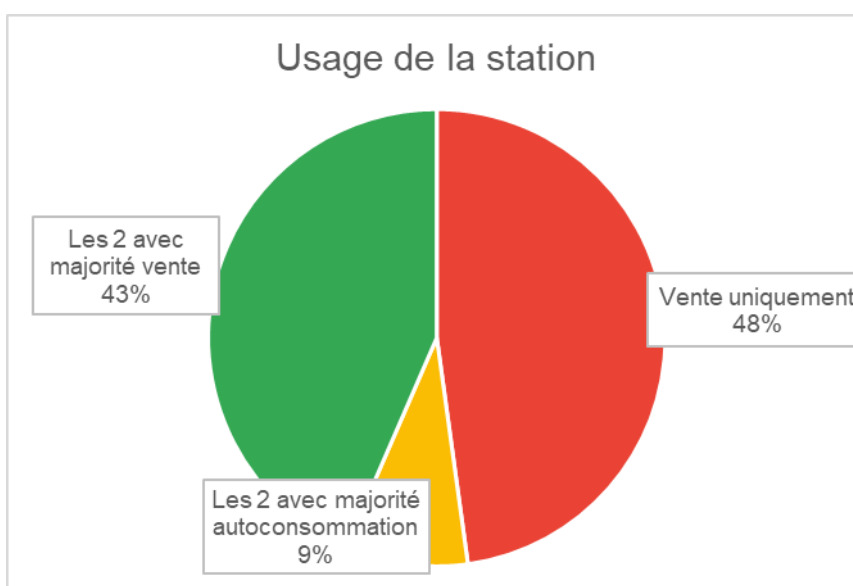


Figure 4 : Usage envisagé - Stations bioGNV injecté

Les projets de stations bioGNV injecté sont plus gros que les projets en non injecté : Le débit maximal envisagé pour le compresseur varie de 40 Nm<sup>3</sup>/h à plus de 240 Nm<sup>3</sup>/h de biométhane, avec 1 à 4 bornes de distribution. Cependant ce calibrage reste à affiner car de nombreux porteurs de projet ne sont pas encore vraiment fixés sur le débit de leur station. En revanche presque tous envisagent un projet évolutif.

## BESOINS DES PARTICIPANTS SELON L'AVANCEMENT DE LEUR PROJET

### PAS DE PROJET DANS L'IMMEDIAT

A ceux qui n'ont pas de projet dans l'immédiat, il a été demandé quelles seraient les motivations, personnelles ou extérieures, qui pourraient les inciter à développer un projet de station GNV. Il s'agissait de questions ouvertes, auxquelles les enquêtés ont répondu librement.

Les motivations évoquées peuvent être regroupées en 3 morceaux :

- Celles qui sont en rapport avec **l'unité de méthanisation** : optimisation, diversification...
- Celles qui sont en rapport avec **le territoire et l'image** vis-à-vis du public ;
- Les motivations d'ordre **environnemental**.

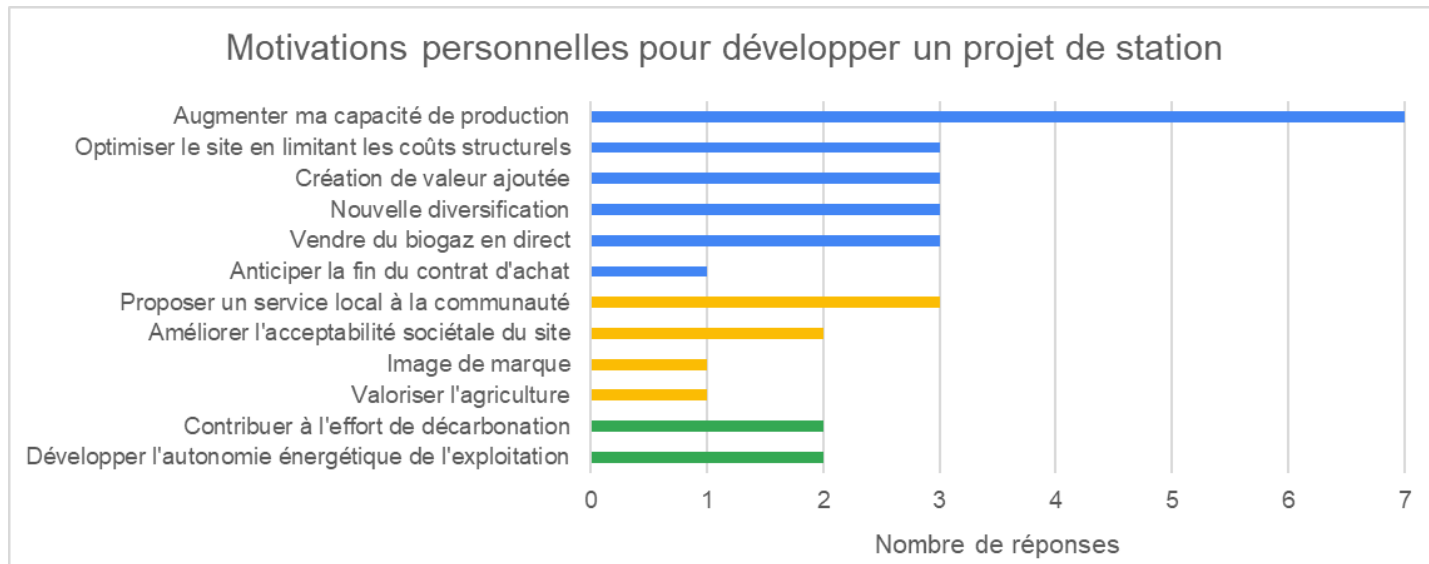


Figure 5 : Motivations personnelles – Pas de projet dans l'immédiat (Question ouverte)

Les mécanismes extérieurs pouvant inciter ces répondants à développer un projet de station peuvent eux être rassemblés en 5 groupes :

- Des solutions **techniques** et **économiques** fiables et rentables ;
- Développer les **débouchés** (véhicules) ;
- Un **cadre juridique et réglementaire** clair et incitatif ;
- Un **collectif**.

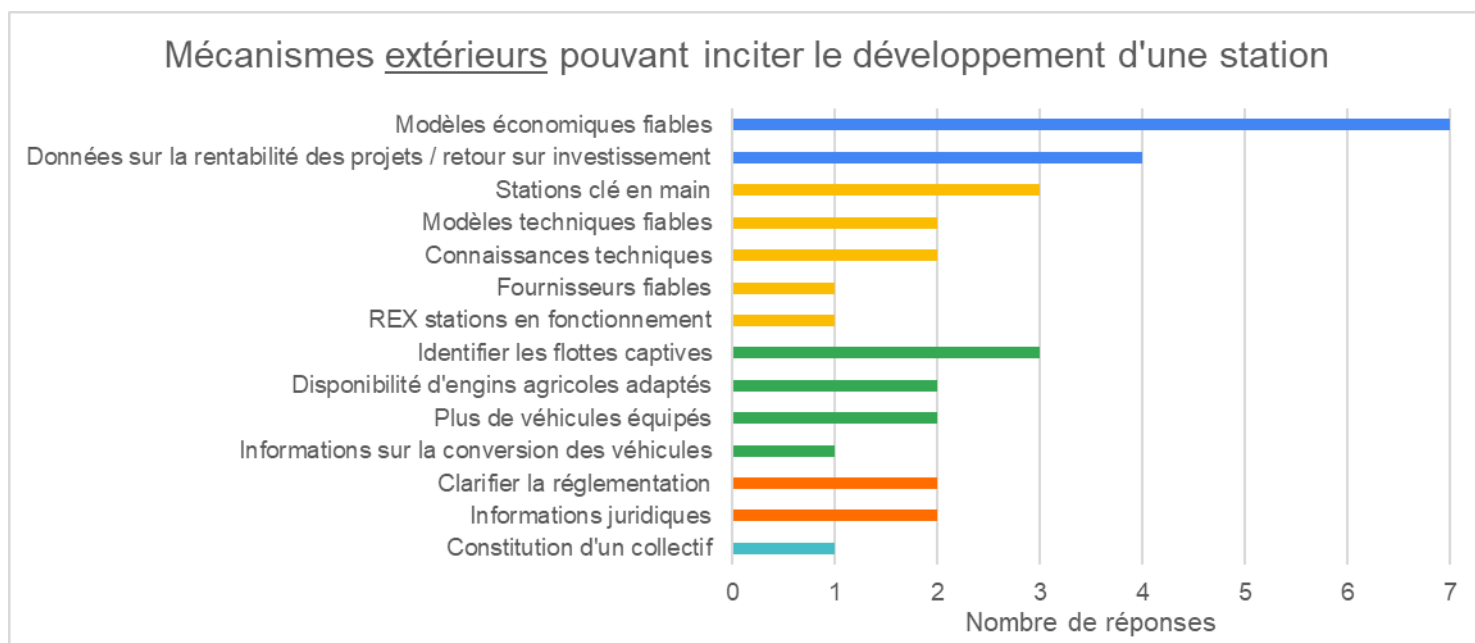


Figure 6 : Mécanismes d'incitation extérieurs (Question ouverte)

## EN REFLEXION OU ETUDES EN COURS

Le groupe des répondants en réflexion ou en train de réaliser des études pour une station a également été interrogé sur ses motivations. Bien que la question ait ici été posée sous forme de QCM, les choix proposés se rapprochent des réponses qui sont ressorties dans l'autre groupe.

Au-delà des motivations liées à **l'unité de méthanisation, le territoire** et les motivations **environnementales**, les répondants ont également sélectionné des propositions ayant trait aux **débouchés** et aux flottes de véhicules.

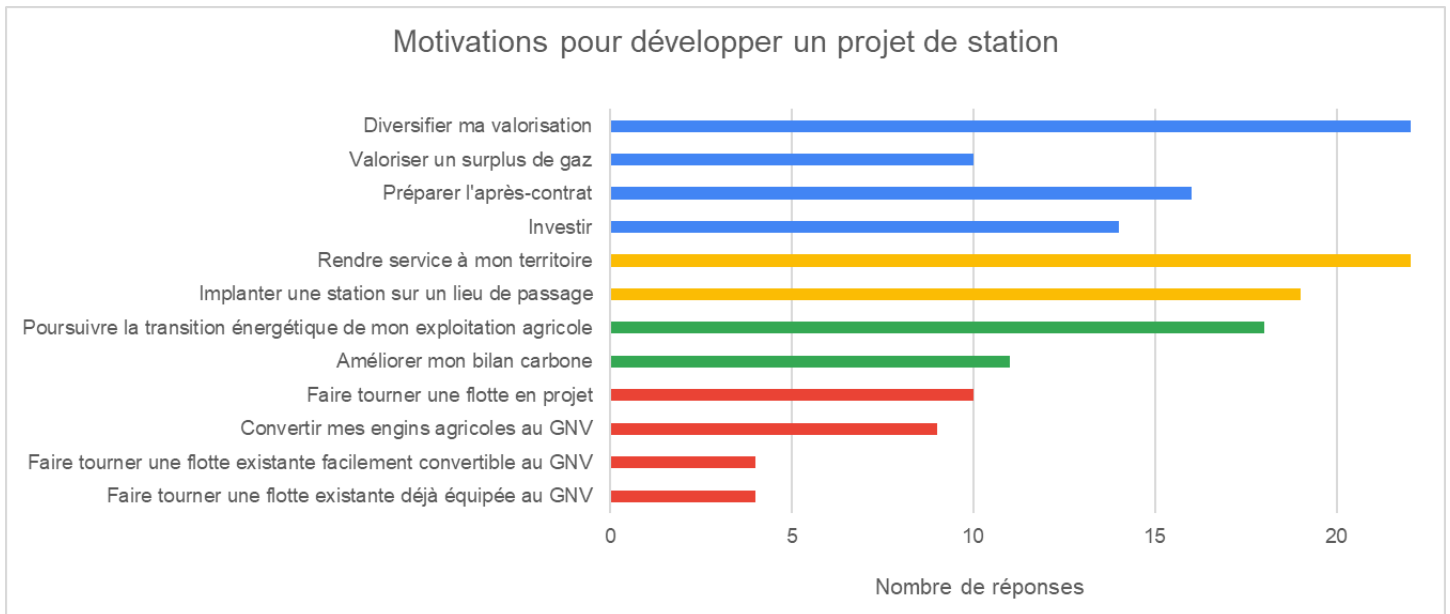


Figure 7 : Motivations personnelles (QCM)

Figure 8 : Devis déjà obtenu – Groupe en réflexion ou études en cours

Les stations envisagées par ce groupe seraient mises en service pour la plupart en 2022-2023, et au plus tard en 2025.

A ce jour, un peu moins de la moitié de ce groupe a déjà obtenu un ou plusieurs devis de constructeurs, le constructeur le plus consulté étant Prodeval.

Plus de la moitié du groupe a exprimé son intérêt pour une formule d'essai comprenant une petite station en location quelques mois.

En parallèle de ces résultats, l'AAMF a mené une consultation des constructeurs afin de mieux identifier les types et tailles de stations que chacun est en mesure de proposer. Sur la base de ces résultats, les coordonnées de ceux qui ont donné leur accord ont été transmises aux constructeurs les plus à même de répondre à leur besoin.

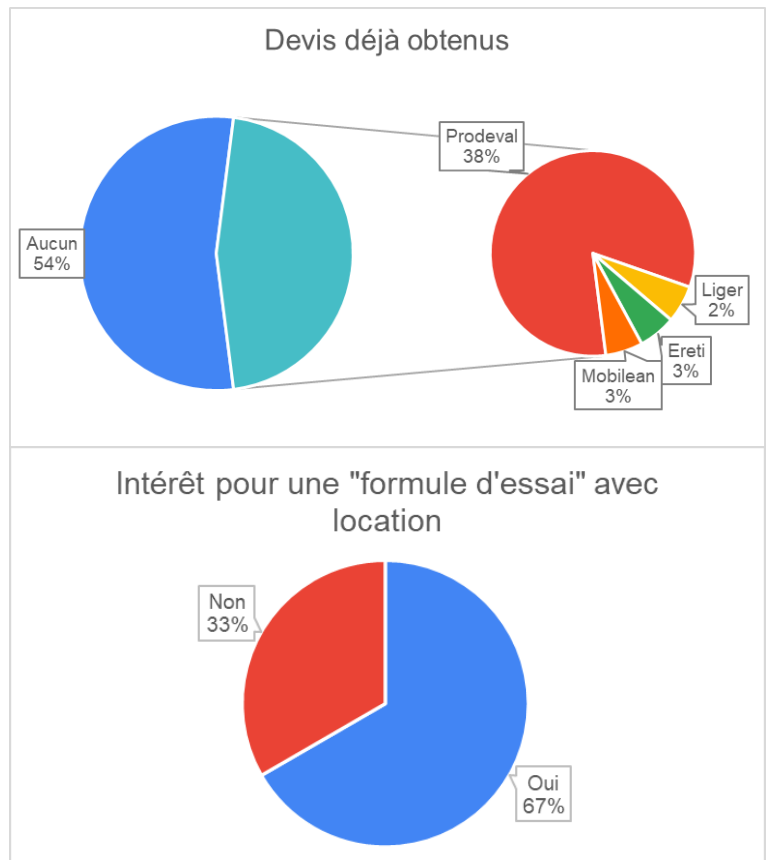


Figure 9 : Intérêt du groupe pour une « formule d'essai » de location de station

## DEPLOIEMENT DES STATIONS GNV AVEC L'AAMF

### 500 STATIONS BIOGNV AGRICOLES EN 2025 : LES LEVIERS POUR Y PARVENIR

L'ensemble des répondants a été interrogé sur les leviers permettant d'atteindre cet objectif de 500 stations bioGNV agricoles en 2020. Les réponses obtenues peuvent être classées en 6 catégories :

- Des **solutions techniques et économiques fiables et rentables** ;
- Le **développement des débouchés** : flottes des entreprises, particuliers...
- Une **volonté politique et une réglementation incitative** ;
- Une **structuration de groupe et un accompagnement des porteurs de projet** ;
- Une **communication globale**.

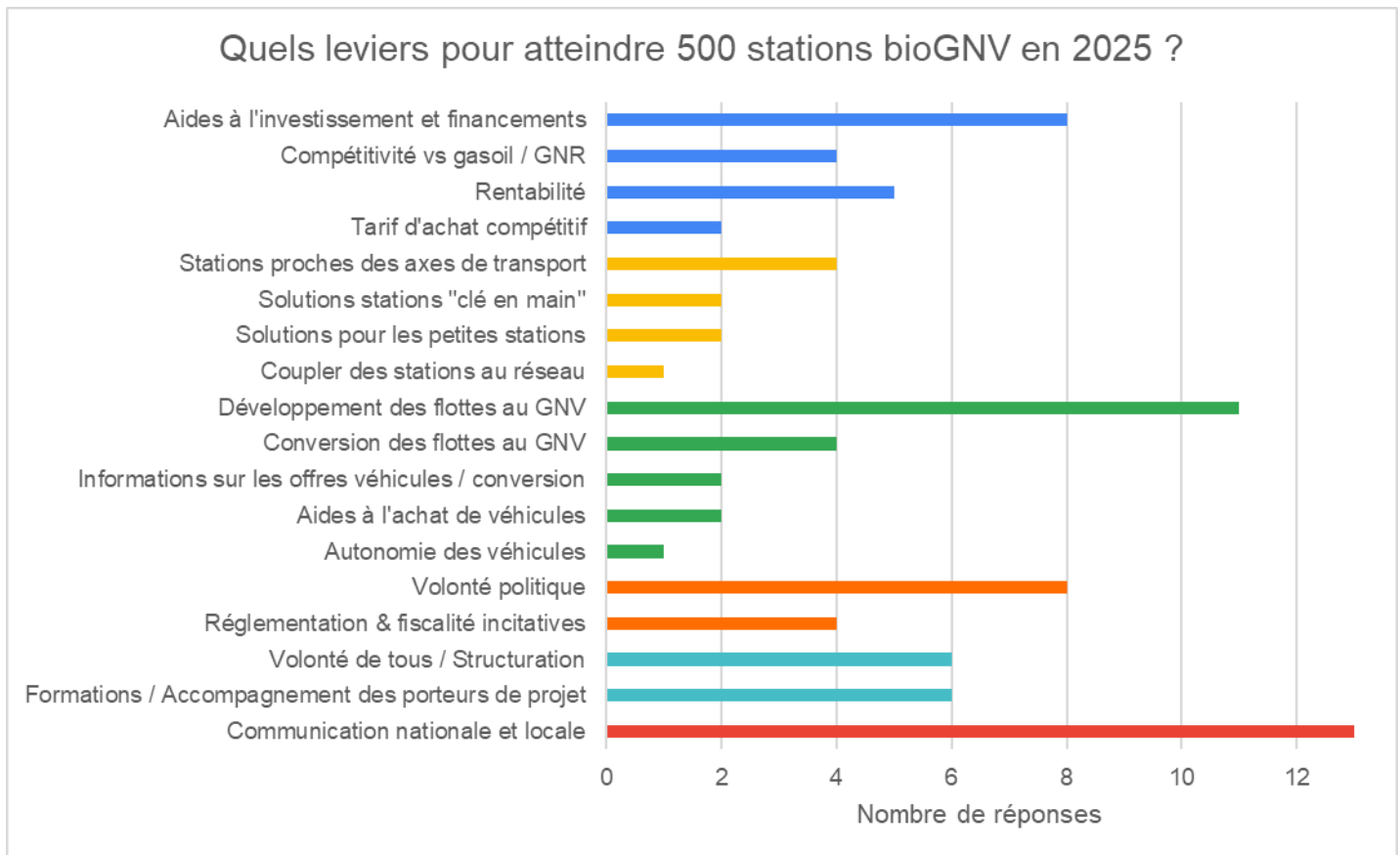


Figure 10 : Leviers 500 stations en 2025 (Question ouverte)

### INSTAURATION D'UNE MARQUE COMMUNE BIOGNV DES AGRICULTEURS METHANISEURS

**95 % des répondants à l'enquête est intéressé par la mise en place d'une marque commune GNV des agriculteurs méthaniseurs.**

Les principales motivations évoquées sont :

- Une communication commune, pour mettre en avant son identité agricole et avoir une visibilité nationale ;
- « La force du nombre » : se rassembler pour construire la filière, réduire les coûts, fidéliser les grandes flottes nationales ou encore peser dans les négociations avec les pouvoirs publics ;
- Constituer un réseau commun pour travailler ensemble et partager son expérience ;
- Apporter un gage de professionnalisation, de fiabilité au consommateur.

Les principales conditions de réussite identifiées par les agriculteurs méthaniseurs portent sur plusieurs thématiques :

- Un « cahier des charges » : tout le monde n'est pas d'accord sur le niveau de cadrage de ce cahier des charges, mais les notions de professionnalisme et d'exemplarité sont évoquées à divers niveaux : réglementaire, territorial, environnemental.
- Les débouchés : des travaux sont à mener sur le prix de vente du carburant et pour obtenir des accords avec des entreprises de transport.
- La communication, l'image, la fiabilité. Bien que certaines de ces notions se rapprochent du premier point, on est bien ici sur l'image extérieure renvoyée au public et aux potentiels consommateurs.
- Le réseau : comme évoqué ci-dessus, pour être présents partout sur le territoire et peser dans les négociations avec d'autres interlocuteurs.

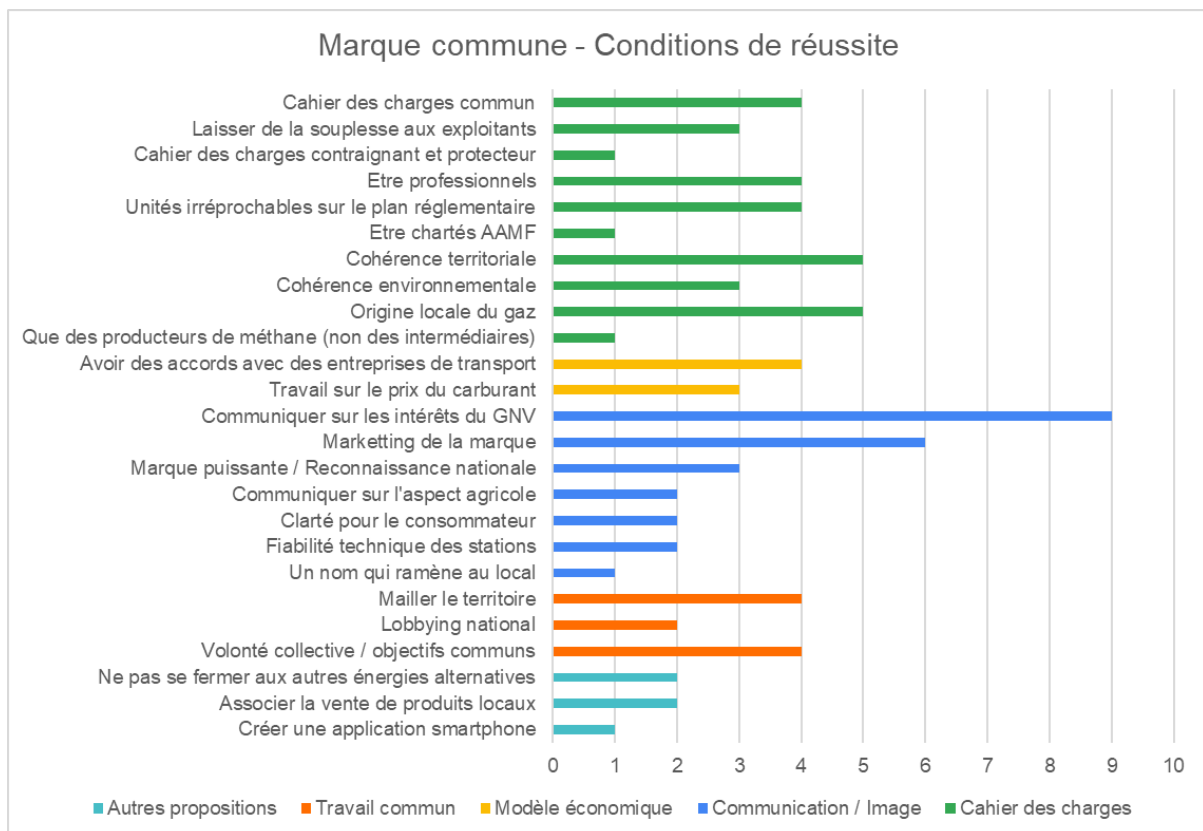


Figure 11 : Conditions de réussite d'une marque commune (Question ouverte)

## CONCLUSION

Cet état des lieux a permis à l'AAMF de mieux saisir l'avancement et les motivations de ceux qui souhaitent développer des stations bioGNV, ainsi que leurs besoins pour y parvenir.

Pour ceux qui se trouvaient au bon état d'avancement et qui le souhaitaient, les informations concernant leurs projets ont été transmises à des constructeurs de station en mesure de répondre à leurs besoins, afin qu'ils puissent être recontactés directement.

Par ailleurs, l'AAMF s'efforce, avec d'autres partenaires de la filière, de lever les freins au développement des stations bioGNV. La constitution d'une marque commune est un des moyens mis en avant qui intéresse de nombreux adhérents AAMF. Pour y parvenir, un travail de construction de la marque, sa portée et son cahier des charges sera à réaliser dans les prochains mois, avec un groupe d'agriculteurs prêts à s'y investir.