

## Le BioGNV, une solution opérationnelle, compétitive et disponible pour décarboner le transport lourd

Dévoilé le 19 juin, le Panorama du BioGNV 2025, publié par France Mobilité Biogaz, fait état d'une filière plébiscitée par les acteurs du transport lourd, tant de voyageurs que de marchandises. Énergie d'avenir indispensable au mix énergétique pour décarboner les transports, le BioGNV reste toutefois freiné par la réglementation européenne sur les normes d'émissions CO<sub>2</sub> véhicules lourds qui favorise l'électrique et l'hydrogène. La filière reste donc mobilisée pour que le BioGNV soit mieux reconnu et poursuive son développement.

### Un dynamique qui se confirme...

En 2024, la consommation de GNV (GNC et GNL confondus<sup>1</sup>) par les véhicules lourds s'est élevée à 5 TWh, dont 43 % de BioGNV (2,2 TWh, +30 % par rapport à 2022). Les objectifs à court terme de la filière (50 % de BioGNV dans le GNV distribué en France en 2025) devraient donc être atteints et même dépassés cette année. A moyen terme, **la filière vise 100 % de BioGNV pour alimenter l'ensemble des véhicules qui roule au gaz en 2033.**

Cette dynamique se traduit également dans le nombre de points d'avitaillement ouverts au public sur tout le territoire : ils étaient plus de 380 fin 2024, auxquels il faut ajouter le même nombre de stations privées. La filière a donc déjà largement dépassé l'objectif de 330 stations en 2028 fixé par la Programmation Pluriannuelle de l'Énergie 2020-2028.

Parallèlement, le nombre d'immatriculations de véhicules roulant au BioGNV/GNV ne cesse d'augmenter avec 3 850 nouvelles immatriculations en 2024, pour un total de 40 600 véhicules roulant au BioGNV/GNV, dont 25 531 véhicules lourds (64,9 %). Depuis 2018, le parc de véhicules lourds roulant au BioGNV/GNV a quadruplé. Les bus (+415), autocars (+785) et poids lourds (+1 852) sont donc en pointe en ce qui concerne les immatriculations, symbole de l'engagement des acteurs du transport de voyageurs et de marchandises en faveur d'une mobilité plus durable grâce au BioGNV/GNV.

**Louis Nègre, président du Groupement des autorités responsables de transport (GART) :** « *Le BioGNV figure au premier rang des solutions de décarbonation complémentaires aujourd'hui accessibles. Il permet de diviser par cinq les émissions de gaz à effet de serre par rapport au gazole – autant que l'électricité d'origine française ! Nous militons pour une meilleure intégration de ce carburant biogénique dans les perspectives publiques françaises.* »

### ... malgré des réglementations peu favorables

Bilan carbone en analyse de cycle de vie (ACV) équivalent à celui des véhicules électriques roulant en France (-80 % par rapport au diesel), coût d'usage comparable à celui du diesel, réductions drastiques des polluants locaux : le BioGNV est incontournable pour décarboner le secteur des transports. Il est donc nécessaire que le BioGNV soit reconnu à sa juste valeur dans les réglementations européennes qui favorisent aujourd'hui l'électrique et l'hydrogène en optant pour un calcul des émissions à l'échappement pour mesurer l'empreinte carbone des poids lourds. Une révision rapide du règlement CO<sub>2</sub> sur les véhicules lourds avec la prise en compte de l'ensemble des émissions sur toute la vie de l'énergie et du véhicule permettrait au BioGNV de retrouver sa place au sein d'un mix énergétique équilibré, laissant aux transporteurs le choix de l'énergie selon leurs contraintes et leurs usages.

La réglementation va dans le bon sens au niveau national. La réforme de la Tiruert<sup>2</sup> (désormais appelée Iricc pour Incitation à la réduction de l'intensité carbone des carburants) est ainsi une mesure attendue par toute la filière. Ce dispositif réglementaire oblige les distributeurs à augmenter la part de carburants bas carbone dans

<sup>1</sup> GNV : gaz naturel véhicules ; GNC : gaz naturel comprimé ; GNL : gaz naturel liquéfié.

<sup>2</sup> Taxe incitative relative à l'utilisation des énergies renouvelables dans le transport

leurs ventes et devrait assurer la compétitivité du BioGNV à la pompe, augmentant de fait son attractivité et sa consommation. Autres points d'étape importants pour une meilleure reconnaissance du BioGNV : la publication des documents de planification écologique (Stratégie nationale bas carbone, Programmation prévisionnelle de l'énergie, et Stratégie de développement de la mobilité propre) devrait définir de nouveaux objectifs de décarbonation du transport à horizon 2030 et 2050.

**Erwan Cotard, président de France Mobilité Biogaz :** « *En ce qui concerne la réglementation et la fiscalité du BioGNV, il faut cesser d'être dans une logique de contrainte, pour permettre à la filière de poursuivre son développement et son verdissement ; il faut au contraire se placer dans une logique de croissance raisonnable. Le BioGNV est une énergie d'avenir.* »

### **Le BioGNV, carburant de la mobilité durable**

Plébiscité depuis 20 ans, le BioGNV a su convaincre des centaines d'entreprises de transport routier de voyageurs et de marchandises. Mature et disponible, il est un carburant incontournable pour décarboner la mobilité lourde. Issu du biométhane, produit à partir de déchets agricoles et de résidus organiques locaux, ce carburant est une solution de décarbonation des transports abordable et constitue une source de revenu complémentaire pour les agriculteurs. Le BioGNV permet non seulement de diviser par cinq les émissions de gaz à effet de serre par rapport à un véhicule diesel mais aussi d'améliorer la qualité de l'air. Avec des concentrations de particules fines quasi nulles et des émissions d'oxydes d'azote fortement réduites (jusqu'à -70 % des NO<sub>x</sub> et jusqu'à -98 % des NO<sub>2</sub> évitées) par rapport à un véhicule diesel de même génération, le gaz carburant bénéficie de la vignette Crit'Air 1 lui permettant de circuler dans les zones à faibles émissions. Enfin, un véhicule BioGNV/GNV fait deux fois moins de bruit qu'un modèle diesel équivalent et n'émet ni odeurs ni fumées, ce qui le rend particulièrement adapté à la logistique en zones denses.

Ces nombreux avantages ont poussé la région Pays de la Loire, en partenariat avec Transdev, CRMT et GRDF, à réaliser une première mondiale, le retrofit d'un car scolaire Euro VI roulant au diesel converti au BioGNV. Les premières mesures de gains environnementaux depuis le retrofit gaz sont éloquentes : -70 % d'oxydes d'azote, -80 % de particules fines et une baisse de 80 % des émissions de CO<sub>2</sub> à l'échappement avec du BioGNV par rapport à l'ancien moteur diesel.

Les investissements des constructeurs de véhicules lourds, quant à eux, ne fléchissent pas. Iveco, Scania ou encore New Holland ont récemment enrichi leurs catalogues de poids lourds, bus, autocars ou tracteurs agricoles conformes à la norme Euro VII et roulant au BioGNV/GNV.

### **A propos de France Mobilité Biogaz**

France Mobilité Biogaz (anciennement AFGNV) fédère les acteurs publics, économiques et industriels français pour accompagner le développement de l'usage carburant du gaz naturel et surtout du biogaz en France. L'association compte plus de 100 membres parmi lesquels des producteurs de biométhane, des constructeurs de véhicules, des équipementiers des industries gazière et automobile, des distributeurs et fournisseurs d'énergie, des fédérations d'acteurs de la mobilité, des chargeurs, des sociétés de transport collectif urbain et des collectivités territoriales et locales.

Agence Henry Conseil :  
01 46 22 76 43 – [agence@henryconseil.com](mailto:agence@henryconseil.com)

France Mobilité Biogaz :  
Régis Gagnault : [rgagnault@mobiogaz.fr](mailto:rgagnault@mobiogaz.fr)  
Selma Treboul : [streboul@mobiogaz.fr](mailto:streboul@mobiogaz.fr)