

BioGNV, une solution concrète pour décarboner la mobilité

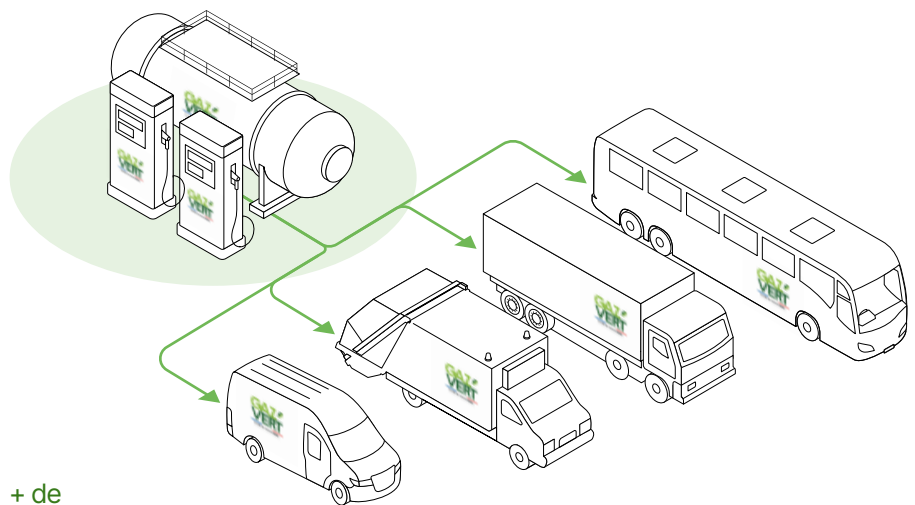
Le réchauffement climatique rend cruciale la décarbonation du secteur des transports, qui représente à lui seul près de 34 % des émissions de CO₂, dont plus de 80 % au titre du transport routier. La qualité de l'air constitue aussi un enjeu sanitaire majeur, avec la multiplication des pics de pollution.

Le GNV s'impose comme une solution simple et pertinente, adoptée par un nombre croissant de professionnels du transport et de collectivités.

En combinant les avantages d'une source d'énergie renouvelable et bas-carbone avec une technologie ayant fait ses preuves, le BioGNV représente un potentiel majeur pour un secteur des transports en quête de solutions concrètes pour accélérer sa décarbonation.

Le BioGNV comme le GNV, un carburant essentiel pour améliorer la qualité de l'air

Tous les véhicules qui roulent au gaz - GNV comme BioGNV - bénéficient de la vignette Crit'Air 1, un certificat qualité de l'air qui les autorise à circuler lors des pics de pollution et dans les Zones à Faible Emission (ZFE).



+ de
45 000
véhicules
roulent au
BioGNV/GNV
en France

12 376
véhicules légers
(dont 9 703 véhicules
utilitaires légers)

2 397
bennes à ordures
ménagères (plus
de 8 % du parc)

7 963
poids lourds (+ 45 % en
un an), la flotte de poids-
lourds GNV française est
la plus grande d'Europe

6 709
bus et cars
(+158 % de croissance
en 1 an pour le
segment des cars)

Un réseau de stations ouvertes au public
sur l'ensemble des grands axes routiers français

Chiffres clés

+ de **80%**
de réduction des émissions
de CO₂ pour le BioGNV
par rapport au diesel

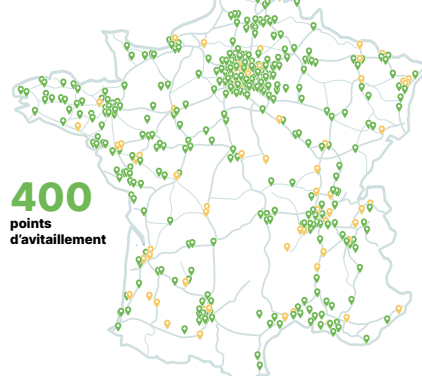
-50%
de bruit par rapport
à un moteur diesel

5 TWh
de GNV consommé
en France

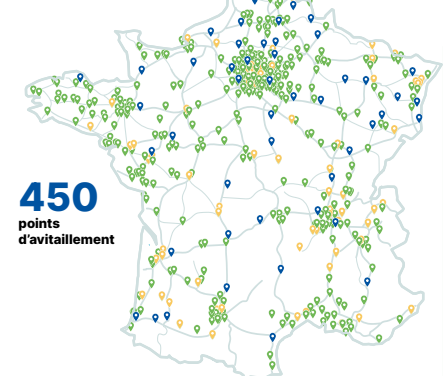
43%
la part du BioGNV dans le volume
global de GNV en France
Objectif : 100 % en 2033

100%
des villes de plus de 200 000 habitants
disposent d'une flotte de bus et/ou de bennes
à ordures au BioGNV/GNV

Décembre 2024



Prévision 2025



Pour aller plus loin

Les atouts du GNV et du BioGNV

— **Pollution** : réduction drastique des polluants locaux (particules fines, Nox) : tous les véhicules au BioGNV/GNV bénéficient de la vignette Crit'Air 1 qui les autorise à circuler lors des pics de pollution et dans les zones à faibles émissions (ZFE). Le bioGNV est déjà prêt pour la norme antipollution en vigueur en 2029.

— **Niveau sonore** : réduit de 50 % par rapport à un moteur diesel.

— **Solutions déjà disponibles, éprouvées, robustes, simples et économiques**, qui répondent aux attentes et aux contraintes opérationnelles des transporteurs : près de 40 millions de véhicules dans le monde fonctionnent au BioGNV/GNV.

Et pour le BioGNV, c'est aussi :

— **Baisse drastique des émissions de CO₂** : + de 80 % de réduction des émissions de CO₂ par rapport au diesel à bilan carbone global comparable à celui de l'électricité, sans le surcoût des véhicules électriques et sans la contrainte de la recharge électrique.

— **Carburant produit en France** : à partir de résidus agricoles, d'effluents d'élevage et de déchets des territoires.

Le lexique du GNV et du BioGNV

— **GNV** : Gaz naturel véhicules, nom donné au gaz naturel utilisé comme carburant pour la mobilité. Il se présente sous forme comprimée (GNC) ou liquide (GNL).

— **BioGNV** : Version renouvelable du GNV, produit localement par méthanisation à partir de déchets organiques. Il présente des propriétés identiques à celles du GNV, avec un bilan carbone très réduit (divisé par 6).

— **GNC** : Gaz naturel comprimé (jusqu'à 200 bars) dans les réservoirs. Sa variante décarbonée BioGNC constitue la quasi-totalité du BioGNV.

— **GNL** : Gaz naturel liquéfié à très basse température (-162°C), qui permet d'avitailier de plus grandes quantités de carburant et d'obtenir des autonomies comparables à celles du diesel. Le GNL est réservé aux poids lourds, aux tracteurs et au transport maritime.

La réglementation

— Le règlement CO₂ européen adopté en juin 2024 repose uniquement sur les émissions à l'échappement pour mesurer l'empreinte carbone des poids lourds. Il exclut ainsi le BioGNV des solutions de décarbonation. La filière appelle à une révision urgente de ce règlement afin d'intégrer l'analyse du cycle de vie complet des carburants.

— Le futur mécanisme Ircc (incitation à la réduction de l'intensité carbone des carburants) doit remplacer la Tiruert (taxe incitative relative à l'utilisation d'énergies renouvelables dans les transports) en 2026. Très attendu par la filière des producteurs et utilisateurs de BioGNV, ce nouveau dispositif réglementaire, qui impose d'augmenter la part de carburants bas carbone sera plus favorable au BioGNV.

À propos de GRDF

GRDF est le gestionnaire du plus grand réseau de distribution de gaz en Europe. Il exploite et entretient 207 000 km de réseaux en garantissant la sécurité des personnes et des biens. GRDF est l'acteur incontournable d'une transition énergétique abordable et ancrée dans les territoires. Présent dans plus de 9 500 communes, l'entreprise est le partenaire des collectivités qu'elle accompagne dans leur décarbonation au travers de leurs choix de politiques énergétiques et de mobilité durable.

GRDF distribue le gaz à près de 11 millions de clients pour se chauffer, cuisiner, se déplacer, quel que soit leur fournisseur. Pour chaque usage, GRDF propose des solutions pragmatiques pour réduire l'empreinte carbone de ses clients : sobriété, gaz vert, efficacité énergétique et équipements performants. L'entreprise se mobilise pour atteindre 20 % de gaz verts dans les réseaux en 2030, un objectif qui permettra au plus grand nombre de bénéficier d'une énergie renouvelable et produite en France.

GRDF est le 1^{er} distributeur de gaz qui s'inscrit dans une trajectoire de décarbonation - tous scopes confondus et à périmètre constant - en adéquation avec l'accord de Paris.

L'espace presse est accessible via ce lien : <https://justdecarb.grdf.fr/espace-presse>