



## 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 EURO 7 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 CO<sub>2</sub>** : + de 80 % de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> par rapport au diesel à bilan carbone global comparable à celui de l'électrique, 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'avitailer 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 CO<sub>2</sub> 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 IRICC (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 2027. 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<sup>er</sup> 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>