



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 quelque 115 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.

Contact : Selma Treboul  
streboul@mobiogaz.fr

## Le point de vue de France Mobilité Biogaz sur les documents de planification énergie climat soumis à la concertation

### EN BREF

France Mobilité Biogaz, représentant la filière du (bio)gaz carburant en France, salue la publication de la PPE et de la SNBC, documents stratégiques proposant une trajectoire de décarbonation pour la France. Premier secteur émetteur de gaz à effet de serre en France, les transports représentent 30 % des émissions nationales, dont un tiers provient des véhicules lourds, ce qui rend d'autant plus crucial l'établissement d'une stratégie et d'objectifs ambitieux de décarbonation.

Parmi les carburants alternatifs, le bioGNV est une solution opérationnelle et compétitive. Grâce à des investissements publics et privés, la filière a constitué un réseau de plus de 700 stations (publiques et privées) et mis en circulation plus de 40 000 véhicules roulant au GNV et bioGNV. Pour se développer et contribuer à l'atteinte des objectifs climatiques, cette filière a besoin d'un cadre réglementaire incitatif.

Cependant, en l'état, la SDMP, le volet transport de la PPE, ne donne pas la possibilité au bioGNV d'exprimer pleinement son potentiel en lui fixant une cible à seulement 4 TWh en 2030, et risque au contraire d'affaiblir cette filière pourtant vertueuse et mature, et de freiner son développement. France Mobilité Biogaz formule donc plusieurs recommandations afin de soutenir la contribution du bioGNV à la décarbonation des transports. Cette contribution doit être considérée comme stratégique car, sans le bioGNV, l'atteinte de l'objectif global à 2030 ne sera pas possible.

Ces recommandations prennent en compte à la fois les objectifs fixés aux acteurs du transports de voyageurs et de marchandises et les besoins de la filière du bioGNV pour les aider à les atteindre.

## Le bioGNV : solution opérationnelle au service de la décarbonation du secteur des transports

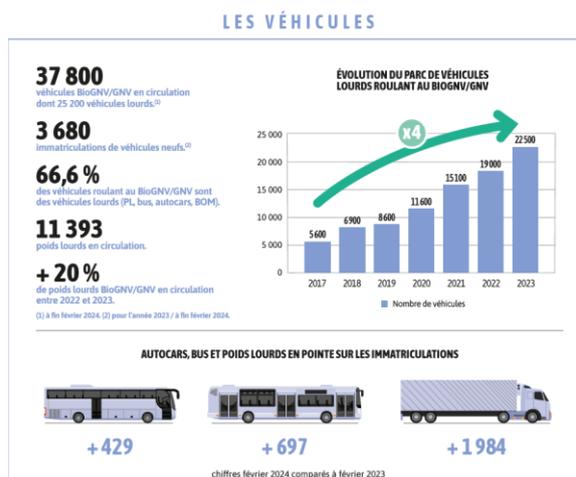
### Réconcilier le développement de l'électrique avec les autres solutions disponibles

Ce que dit la PPE : La PPE propose de limiter le recours au GNV/bioGNV aux cas où « l'électrification est impossible ». Or l'optimisation la trajectoire de décarbonation, y compris en poussant l'essor de l'électrification, ne peut se résumer à un choix aussi binaire. En effet, **au regard des objectifs de décarbonation européen, la France aura besoin de toutes les énergies**. Les acteurs du transport de voyageurs et de marchandises souhaitent massivement avoir la latitude de recourir à un mix d'énergies alternatives pour se décarboner. Les collectivités, acteurs majeurs de la décarbonation des transports, seront confrontées à des coûts insoutenables si elles doivent s'orienter **exclusivement** vers des solutions électriques ou hydrogène. De même, les transporteurs, qui subissent de fortes contraintes économiques, sont confrontés aux défis massifs, techniques et économiques, de l'électrification du transport lourd.

France Mobilité Biogaz déplore le **non-respect du principe de neutralité technologique**. Le véritable objectif doit être l'abandon du gazole fossile et le respect de la Directive RED III, qui fixe les objectifs de décarbonation du secteur des transports. L'électrique a un rôle clé à jouer, mais ne peut répondre à court terme à tous les besoins et à long terme à la totalité de la demande. En outre, l'essor de l'électrique a vocation à remplacer des véhicules actuellement au diesel, et non à pénaliser les utilisateurs qui ont déjà adopté une solution vertueuse comme le bioGNV. Marginaliser le bioGNV risque de freiner les investissements dans cette filière décarbonée et donc de ralentir son développement, sans pour autant que l'électrique en tire forcément bénéfice.

**Recommandation** : France Mobilité Biogaz propose de remplacer la mention « là où l'électrification est impossible » par « en complément de l'électrification selon les cas d'usage et les retours des utilisateurs » : Le BioGNV/GNV est complémentaire de l'électrification : sa présence ne ralentit en rien l'électrification, mais répond à d'autres usages particuliers et difficiles à électrifier (par exemple

l'interrégional qui nécessite un maillage dense de stations sur tout le territoire).



### Une sous-estimation des perspectives du bioGNV

Ce que dit la PPE : Le document en consultation envisage 4 TWh de GNV pour les poids lourds en 2030.

France Mobilité Biogaz rappelle que les consommations globales de GNV à fin 2023 étaient déjà de 4,6 TWh dont presque **3 TWh pour les poids lourds** (avec 1,35 TWh de BioGNV).

Ces dernières années, les véhicules GNV représentent ~5% des immatriculations de poids lourds. Or un simple maintien de cette part de marché conduirait à des volumes de bioGNV sur ce segment de l'ordre de 6TWh en 2030. Dans sa version actuelle, ce document propose seulement 4 TWh et mise donc sur le ralentissement de la filière.

Sachant que les poids lourds représentent 65% des volumes de GNV distribués, selon les chiffres proposés dans la PPE, la consommation totale de GNV serait au plus de 6,1 TWh de GNV en 2030. L'ambition raisonnable de la filière se situe entre 8 et 10 TWh de bioGNV en 2030.

**Recommandation** : France Mobilité Biogaz propose de **réhausser les chiffres prévisionnels du bioGNV** : La filière estime pouvoir viser une cible entre 8 et 10 TWh, au regard de son trend actuel de développement et de sa place dans les stratégies de décarbonation des collectivités et des transporteurs. Cette ambition représenterait d'ailleurs une contribution utile bien que modeste à l'atteinte des objectifs 2030 de décarbonation du transport français.

### **Incertitude sur le réalisme des chiffres proposés pour les poids lourds électriques :**

La trajectoire envisagée pour les ventes de poids lourds électriques d'ici 2030 soulève des interrogations.

Bien que les immatriculations de poids lourds électriques aient connu une forte croissance, ce dont on ne peut que se réjouir, elles ne représentaient encore que 1 à 2% des ventes en 2023. L'objectif très ambitieux de la PPE de porter cette part à 50 % en seulement cinq ans semble très compliqué aux acteurs du transport.

Malgré le dynamisme de cette filière et le soutien public dont elle bénéficie, il demeure de fortes contraintes : insuffisance du réseau d'infrastructures de recharge, temps de recharge, solutions de financement à mettre en place, et un surcoût important à l'acquisition des véhicules malgré les dispositifs d'aide à l'achat.

### **Un cadre réglementaire à renforcer : Préciser les paramètres de l'Incitation à la Réduction de l'Intensité Carbone des Carburants (IRICC)**

Ce que dit la PPE : Elle demande d'intégrer le BioGNV dans le mécanisme de la taxe incitative relative à l'utilisation d'énergie renouvelable dans le transport (TIRUERT), ce qui dynamisera le bioGNV et assurera le développement de sa filière, tout en permettant de décorrélérer le prix du bioGNV de celui du gaz fossile.

En France, la Tiruert fixe chaque année aux distributeurs de carburants pétroliers des objectifs d'incorporation de carburants verts. Elle contribue ainsi à financer depuis une vingtaine d'années les agriculteurs français qui produisent les intrants des biocarburants conventionnels (bioéthanol, biodiesels).

Depuis 2021, la filière gaz carburant et les agriculteurs méthaniseurs demandent leur intégration dans ce dispositif. En 2023, en lien avec l'évolution de la directive européenne RED, la filière agricole s'est mobilisée au côté de celle de la mobilité biogaz, permettant que la Loi de Finances fin 2023 intègre, dans le principe, le biométhane dans la TIRUERT au 1<sup>er</sup> janvier 2026. Ce dispositif devrait évoluer prochainement pour devenir **l'Incitation à la Réduction de l'Intensité Carbone des Carburants**

**(IRICC)** pour aider la France à atteindre ses objectifs de décarbonation dans le cadre du Green Deal (objectifs RED III : réduction de l'intensité carbone des carburants de 14,5% en 2030 par rapport à 2019).

Pour se rapprocher de l'objectif, la France aura besoin du bioGNV qui permet de diviser par cinq les émissions de GES par rapport au gasoil.

**Recommandation** : France Mobilité Biogaz alerte sur l'urgence de transposer RED III, particulièrement attendue par le secteur des transports, des distributeurs de carburants aux transporteurs eux-mêmes, en quête de solution de décarbonation disponibles dès maintenant sur le marché, à des coûts compétitifs. Les agriculteurs attendent également cette transposition, la vente du bioGNV étant pour eux un complément de revenu essentiel. Côté biogaz carburant, seul le BioGNV non aidé pourra contribuer à l'atteinte d'un objectif global de réduction de GES. Il sera donc nécessaire de faire émerger de nouvelles unités de méthanisation, sachant que développer un nouveau site prend environ quatre ans. Pour tenir les objectifs 2030, il est impératif que les investisseurs lancent leurs projets dans les prochains mois.

## **Conclusion**

**La transition énergétique dans les transports exige une approche pragmatique et technologiquement neutre. Le bioGNV, solution disponible dès aujourd'hui et compétitive, est une brique utile et même nécessaire, pour décarboner le secteur. Marginaliser cette filière, comme le fait en l'état le projet de PPE III, serait contreproductif et fortement préjudiciable, compte tenu des incertitudes sur la capacité à assurer la trajectoire de décarbonation avec des technologies non encore industrialisées et massifiées.**

**Risquer, au nom du choix exclusif d'une technologie, de faire disparaître la filière vertueuse du BioGNV développée par des acteurs depuis plus de dix ans grâce à leur vision et à leur engagement, enverrait un signal très négatif à d'autres qui voudraient se mobiliser pour le climat et l'environnement.**

**France Mobilité Biogaz appelle à une révision des objectifs et à une reconnaissance accrue de la solution BioGNV. L'ensemble des solutions seront nécessaires à la réalisation des objectifs 2030 et 2050, afin de garantir une transition socialement et économiquement acceptable.**