

PANORAMA BIOGNV  
2026



France  
Mobilité  
BIOGAZ

Rouler au  
**BioGNV**



# SOMMAIRE

## PANORAMA BIOGNV 2026

### LES CHIFFRES 2025 DE LA MOBILITÉ GAZ

Ce qu'il faut retenir de l'année 2025

► p. 4

### ENJEUX RÉGLEMENTAIRES

Des enjeux réglementaires structurants pour la filière

► P. 6

3 questions à Selma Treboul, directrice Affaires publiques, France Mobilité Biogaz

► P. 7

Interview de la Métropole de Toulouse/Tisséo

► P. 7

### ATOUS DU BIOGNV

Laurent Chéroux (Engie) : « Prix du BioGNV : se prémunir de l'instabilité géopolitique avec des contrats à prix fixes »

► P. 8

« Ils soutiennent le développement du BioGNV »

► P. 9

### TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Décarboner le transport routier de marchandises avec le BioGNV

► P. 10

Regards croisés entre Vincent Lesage, PDG de Breger, et Florence Ughetto et Laurence Masse, Supply chain Renault Group

► P. 11

### TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS

Décarboner le transport routier de voyageurs avec le BioGNV

► P. 12

Paroles d'acteurs : Jean-Sébastien Barrault, président de la FNTV et Jean-Baptiste Maisonneuve, président de Maisavia

► P. 13

### VÉHICULES GAZ

« Poids lourds gaz nouvelle génération : il n'y a plus de restriction d'usage »

► P. 14

### LA FILIÈRE INNOVE

Trois grands axes d'innovation pour le BioGNV

► P. 15

## LE LEXIQUE DE LA MOBILITÉ GAZ

#### GNV

gaz naturel véhicule. GNV est le nom donné au gaz naturel lorsqu'il est utilisé comme carburant pour la mobilité. Le GNV regroupe le gaz naturel utilisé sous forme comprimée (GNC) ou liquide (GNL).

#### BIOGNV

version renouvelable du GNV. Le BioGNV a les mêmes caractéristiques que le GNV et tous les véhicules gaz sont compatibles avec ce biocarburant. La seule différence réside en son mode de production. Le BioGNV est produit localement à partir de la méthanisation de déchets organiques (déchets agricoles, alimentaires, etc.).

#### GNC

gaz naturel comprimé. Le gaz est comprimé à 200 bar dans les réservoirs. On parle de BioGNC lorsque le gaz utilisé est du biométhane.

#### GNL

gaz naturel liquéfié. Pour obtenir du GNL, le gaz est liquéfié à -162 °C, ce qui permet d'avitailer de plus grandes quantités de carburants et d'obtenir des autonomies comparables à celles du diesel. Ce carburant est réservé aux poids lourds, aux tracteurs et au transport maritime.

## DÉCARBONER SANS ATTENDRE : LA FILIÈRE BIOGNV EN ACTION

**L**a décarbonation du transport ne peut pas attendre. Le secteur a besoin de solutions qui fonctionnent maintenant. Disponibles. Fiables. Soutenables. Le BioGNV est de celles-ci.

Énergie renouvelable produite en France à partir de nos déchets, le BioGNV décarbone sans délai. Il crée de la valeur locale. Il renforce notre souveraineté énergétique. Il fonctionne déjà, dans le transport de marchandises comme de voyageurs.

La filière BioGNV est une réalité industrielle. Les flottes roulent. Les stations sont là. Les acteurs sont engagés. Le BioGNV relie transition écologique et économie réelle. Il valorise les biodéchets, soutient le monde agricole, alimente nos réseaux et renforce l'autonomie des territoires. Sans opposer les usages. Sans opposer les énergies.

Nous savons que l'électrification jouera un rôle central demain. Mais nous savons aussi que le BioGNV est indispensable aujourd'hui. Il permet d'agir maintenant, à des coûts compatibles avec les réalités des transporteurs et des chargeurs. Il est une brique structurante de la mobilité décarbonée, aux côtés de l'électricité et des autres énergies renouvelables.

Pour aller plus loin, la filière a besoin de clarté et de stabilité. Les investissements sont lourds et s'inscrivent dans le temps long. Les pouvoirs publics doivent donner une trajectoire lisible, sécuriser le développement du biométhane et soutenir durablement les alternatives au gazole fossile. C'est une condition de la transition. C'est aussi une condition de notre souveraineté.

L'objectif est clair : faire du BioGNV une composante pleinement reconnue du paysage énergétique et de la mobilité décarbonée. Les solutions existent. Les acteurs sont prêts. Il est temps d'avancer collectivement, avec détermination et cohérence.

Cette ambition collective fait écho à mon parcours. Après avoir œuvré à la décarbonation des transports au sein de La Poste, je mets aujourd'hui cette conviction au service de France Mobilité Biogaz, aux côtés des adhérents et dans la continuité du travail mené par Erwan Cotard.



**ANNE-LAURE CHARPENET,**  
présidente de France  
Mobilité Biogaz  
Directrice Projets,  
Qualité et RSE Viaposte

### FRANCE MOBILITÉ BIOGAZ

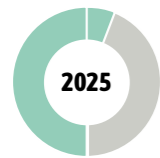
fédère les acteurs publics, économiques et industriels français pour accompagner le développement de l'usage carburant du biométhane en France. Notre association compte plus de 100 membres parmi lesquels des producteurs de biométhane, des constructeurs de véhicules, des équipementiers des industries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

[www.mobioqaz.fr](http://www.mobioqaz.fr)

# LES CHIFFRES 2025 DE LA MOBILITÉ GAZ

## LES VOLUMES DE GNV

### AMBITIONS FILIÈRE



50% de BioGNV dans le GNV distribué en France en 2025. Cet objectif est dépassé de 6 points.



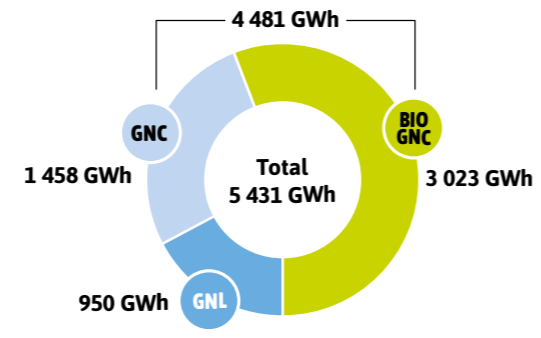
100% de BioGNV dans le GNV distribué en France en 2033.

**5,4 TWh**  
volume global de GNV (GNC+GNL) consommé en France en 2025.

**3 TWh**  
volume global de BioGNV consommé en France en 2025.

**56%**  
de BioGNV dans le volume global de GNV.

**67,5%**  
de BioGNC dans le volume global de GNC.



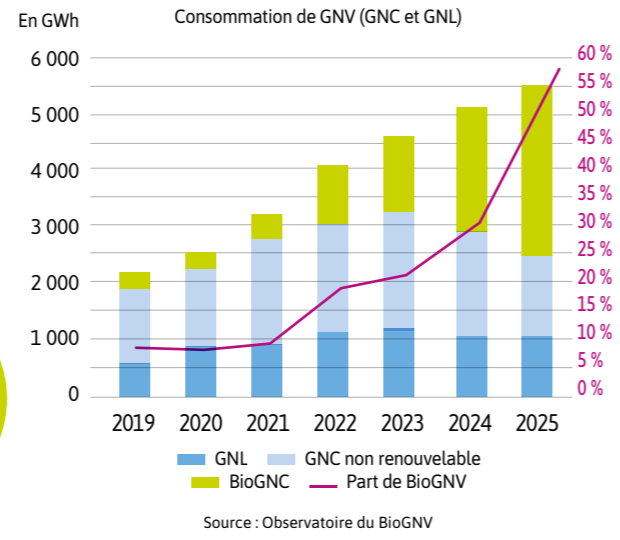
**GNC** : gaz naturel comprimé (forme gazeuse)  
**GNL** : gaz naturel liquéfié  
**GNV** : gaz naturel véhicule = GNC + GNL

Source : Observatoire du BioGNV



**+39%**  
de BioGNC par rapport à 2024

### LA DYNAMIQUE DE BIOGNV SE CONFIRME POUR LES VÉHICULES LOURDS



### LE BIOMÉTHANE EN CHIFFRES

- 803** installations injectant du biométhane.
- 1,7 TWh** de nouvelles capacités installées en 2025.
- 15,6 TWh/an** de capacités maximum.
- 1 586** projets inscrits au registre.
- 44 TWh** d'objectif pour 2030.

Source : Panorama des gaz renouvelables et bas carbone en 2025

## LES STATIONS

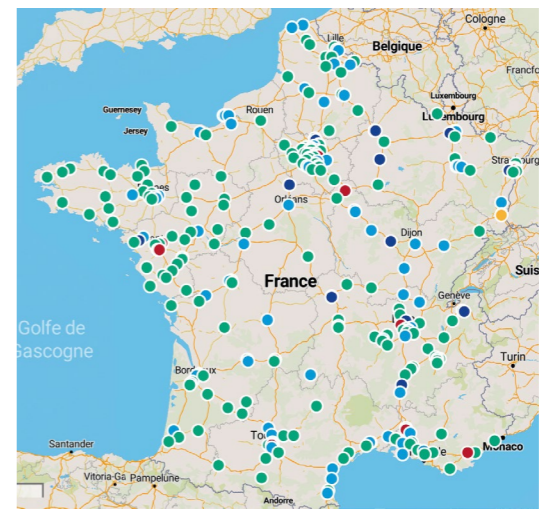
### LE RÉSEAU DES STATIONS PUBLIQUES SE DENSIFIE

**362** points d'avitaillement BioGNV/GNV ouverts au public, à fin 2025, dont 271 GNC et 91 GNL.

**410** points d'avitaillement privés.

**+38** stations raccordées au réseau GRDF en 2025.

**209** stations délivrent du BioGNC (soit 80% des stations GNC).



- GNC/GNL
- BioGNC
- GNL
- En projet GNC
- En projet GNL

► Accéder à la liste des stations BioGNV/GNV ouvertes et à venir :



## LES VÉHICULES

**+ de 39 000** véhicules BioGNV/GNV en circulation dont 26 000 véhicules lourds.

**4 200** immatriculations de véhicules neufs.

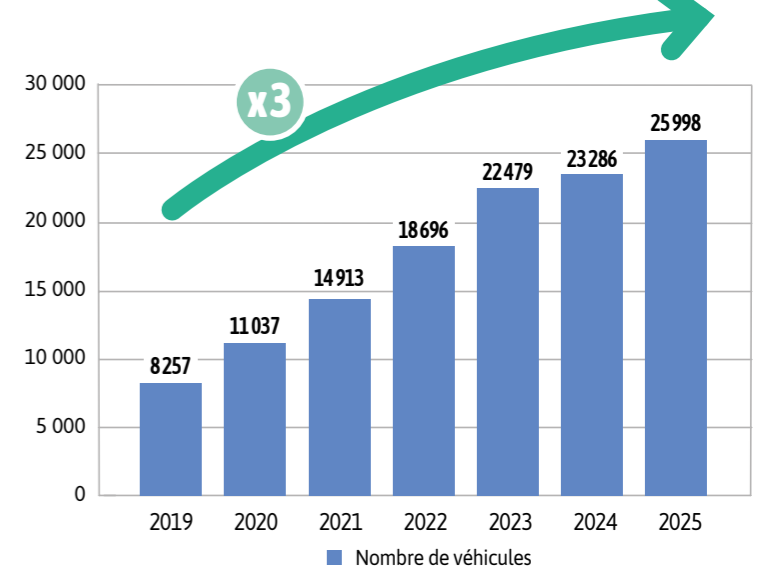
**66%** des véhicules roulant au BioGNV/GNV sont des véhicules lourds (PL, bus, autocars, BOM).

**3 500** BOM

**12 200** poids lourds en circulation.

**+14%** de poids lourds BioGNV/GNV en circulation entre 2024 et 2025.

### ÉVOLUTION DU PARC DE VÉHICULES LOURDS ROULANT AU BIOGNV/GNV



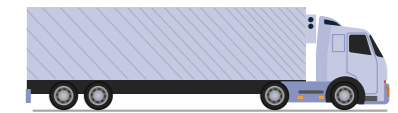
### AUTOCARS, BUS ET POIDS LOURDS EN POINTE SUR LES IMMATICULATIONS



**+638**



**+314**



**+1478**

# DES ENJEUX RÉGLEMENTAIRES STRUCTURANTS POUR LA FILIÈRE

## Europe : nouvel espoir et début de retour au réalisme industriel

En 2025, le débat européen sur les réglementations CO<sub>2</sub> a évolué, avec une révision du règlement pour les véhicules légers qui ouvre la porte à la reconnaissance d'un rôle pour les carburants renouvelables dans la décarbonation, tout en maintenant l'électrification comme priorité.

Ces débats préfigurent un autre chantier majeur, qui concernera cette fois-ci les poids lourds : la révision en 2027 du règlement CO<sub>2</sub>, dans lequel le BioGNV, comme les autres biocarburants, n'est pas reconnu malgré ses atouts pour le transport de marchandises et de voyageurs.

Au niveau européen, de nombreuses voix s'élèvent pour que les carburants renouvelables soient pleinement intégrés et reconnus dans les mécanismes CO<sub>2</sub>.

Le débat devient plus rationnel et intègre davantage les dimensions de souveraineté industrielle et de compétitivité.

## France : une vision en décalage avec les réalités du terrain

Si la nouvelle programmation pluri-annuelle de l'énergie (PPE 3) fixe un objectif de 44 TWh pour la production de biométhane injecté en 2030, la consommation de BioGNV dans les transports est projetée en stagnation, voire en déclin. L'usage du BioGNV/GNV serait désormais limité aux usages les plus difficiles à électrifier. La consommation projetée pour 2030 est de 4 TWh pour les poids lourds<sup>(1)</sup>. Une trajectoire nationale qui ne reflète pas la dynamique observée sur le terrain pour décarboner le transport lourd grâce au BioGNV : depuis des années les transporteurs et les collectivités inves-



**RÉGIS GAIGNAULT,**  
secrétaire général  
France Mobilité Biogaz

tissent dans la transition de leur flotte et le développement d'infrastructures. « Début 2026, France Mobilité Biogaz a été auditionné par les pilotes de la mission parlementaire sur la décarbonation du transport routier de marchandises. Nous avons dû faire état de ce décalage entre la réalité du terrain et les trajectoires nationales et rappeler les mérites ainsi que les défis de notre filière », souligne Régis Gagnault, secrétaire général de France Mobilité Biogaz.

## Municipalités : le BioGNV, une solution des territoires pour les territoires

La transition des mobilités s'effectue d'abord dans les territoires, au travers notamment des bus urbains, de la collecte des déchets, des flottes des collectivités, etc. « Le BioGNV est très pertinent à cette échelle. Les élus locaux peuvent compter sur l'appui de France Mobilité Biogaz pour faire évoluer les réglementations européennes qui pénalisent les bus roulant au BioGNV », poursuit Régis Gagnault.

Circulaire, produit localement et n'impliquant que des adaptations limitées des infrastructures, le BioGNV est une solution immédiatement activable par les collectivités. Dans un contexte budgétaire contraint, ces dernières cherchent des solutions efficaces, économiquement viables et industrialisables rapidement. Elles doivent avoir la main sur les solutions qui leur permettent de décarboner leur territoire.

(1) Source : SNBC 2

## 3 questions à Selma Treboul, directrice Affaires publiques, France Mobilité Biogaz

### ► Quelles sont les priorités de l'année pour France Mobilité Biogaz ?

La préparation de l'IRICC<sup>(1)</sup> constitue le chantier réglementaire majeur de l'année. Ce mécanisme doit constituer un outil structurant de décarbonation des transports, un accélérateur pour les carburants renouvelables et un levier de sortie progressive des tarifs d'achat pour le biométhane. Toutefois, cela suppose que le BioGNV y soit pleinement intégré, sans limitations spécifiques. Au niveau européen, ce sont bien entendu les réglementations sur les normes d'émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules qui retiennent tout notre intérêt.

### Quels défis pose l'IRICC pour le BioGNV ?

La menace d'un plafond sur le BioGNV éligible préoccupe beaucoup la filière en ce début 2026. S'il posait une telle limite, il créerait une incertitude majeure pour les investisseurs et les opérateurs impliqués dans la production et la distribution de BioGNV. Il serait économiquement contre-productif et climatiquement incohérent d'aller dans ce sens.

### Si vous aviez un seul message à faire passer aux décideurs en charge de la décarbonation du transport routier ?

La transition énergétique doit être plurielle, pragmatique et adaptée aux usages. Oui, l'électrique est la solution centrale et il faut accélérer son déploiement. Mais croire qu'elle pourra, seule, décarboner l'ensemble du transport dans les délais impartis relève d'un pari risqué. Aujourd'hui, 96 % des poids lourds roulent encore au diesel. Plutôt que d'opposer les 4 % d'alternatives bas carbone entre elles, concentrons-nous sur la sortie rapide du fossile. La question n'est pas de pousser coûte que coûte une seule solution, mais de réduire massivement les émissions dès maintenant. Le mix énergétique n'est pas un slogan : c'est une condition de réussite.

(1) Incitation à la réduction de l'intensité carbone des carburants. Son entrée en vigueur est prévue au 1<sup>er</sup> janvier 2027. Elle remplacera la taxe incitative relative à l'utilisation de l'énergie renouvelable dans les transports (TIRUERT)

« Concentrons-nous sur la sortie rapide du fossile dans les transports. Le BioGNV a tous les atouts pour y contribuer. »



**SELMA TREBOUL,**  
directrice Affaires publiques,  
France Mobilité Biogaz

## TÉMOIGNAGE DE GAËTAN COGNARD, Vice-président de Toulouse Métropole charge de l'écologie



### ► La décarbonation des transports est un enjeu majeur pour les collectivités. Quels ont été les choix de la métropole ces dernières années pour réduire les émissions de son offre de transport ?

Toulouse Métropole et Tisséo, autorité organisatrice des transports, poursuivent le déploiement d'un réseau de transport peu émissif. Actuellement, 65 % des bus du réseau de transports Tisséo sont à faibles émissions : hybrides, électriques ou BioGNV. Une étude sur l'actualisation du parc permet de retenir un scénario prévoyant qu'à l'horizon 2030, 50 % des nouveaux bus seront électriques et 50 % rouleront au BioGNV.

### ► Toulouse s'est donc engagée dans le développement du BioGNV. Comment la métropole organise-t-elle le recours à cette énergie biogénique ?

Le BioGNV participe à la décarbonation des transports de l'agglomération toulousaine via une boucle locale de valorisation énergétique. À travers la station d'épuration de Ginestous Garonne, Toulouse Métropole a lancé en 2020 la valorisation des boues issues de l'épuration des eaux usées pour produire du biogaz. Une fois purifié pour obtenir du biométhane, ce gaz est transformé en chauffage et eau chaude ou en BioGNV pour les bus du réseau Tisséo.

3 questions à Laurent Cheroux, directeur commercial ENGIE GNVERT

« PRIX DU BIOGNV : SE PRÉMUNIR DE L'INSTABILITÉ GÉOPOLITIQUE AVEC DES CONTRATS À PRIX FIXE »

► Alors que la guerre au Moyen-Orient déstabilise les marchés du pétrole et du gaz, quelles sont les perspectives sur les prix ?

Les tensions géopolitiques ont un fort impact sur tous les prix des carburants car elles favorisent la spéculation sur fond de rationnement, voire de pénurie. La guerre en Ukraine avait déjà marqué les esprits en 2021-2022, notamment par des hausses de l'énergie parfois irrationnelles et brutales, ce qui n'avait pas permis d'anticiper d'éventuels achats de couverture sur les marchés. À la sortie de cette crise, les prix du gaz sont progressivement passés sous le seuil des 30 €/MWh avec, à la clé, une compétitivité du GNV fortement relancée.

En mars 2026, la fermeture du détroit d'Ormuz et les attaques répétées sur les sites de production de pétrole et de gaz au Moyen-Orient ont également fait grimper les prix des deux énergies dans des proportions assez similaires, conservant ainsi les mêmes écarts à la vente.

**Face au risque géopolitique, il importe de travailler sur des stratégies d'achat plus sécurisantes.** Chez ENGIE, nous proposons depuis plus d'un an des offres permettant de fixer les tarifs à court ou moyen terme. Si on regarde les prix moyens 2028-2032, on retrouve

le prix d'avant la guerre au Moyen-Orient, avec des contrats autour de 25 €/MWh qui permettent de sécuriser les achats futurs.

► Comment saisir les bonnes opportunités dans un marché très incertain ?

Il faut distinguer les prix à court terme, d'une part, des prix à moyen et long terme, d'autre part. Il est ainsi possible de fixer des volumes sur une période allant jusqu'à quatre ans avec des niveaux de prix inférieurs de près de 40 % par rapport au marché spot. Dans le cas d'un prix fixe, le transporteur doit s'engager sur un volume et une durée, contrainte toute relative puisqu'il le fait en fonction de la flotte de véhicules gaz qu'il fait tourner. Il peut même s'engager sur 70 ou 80 % de ses besoins afin de réduire son exposition au risque en cas de repli d'activité. C'est donc une formule assez souple et qui répond aux attentes actuelles des transporteurs.

► Peut-on aussi obtenir un prix fixe sur du BioGNV ?

Aujourd'hui, le prix du BioGNV est composé du prix de la molécule fossile additionné au prix de la garantie d'origine (GO). Il est possible de réserver ces GO



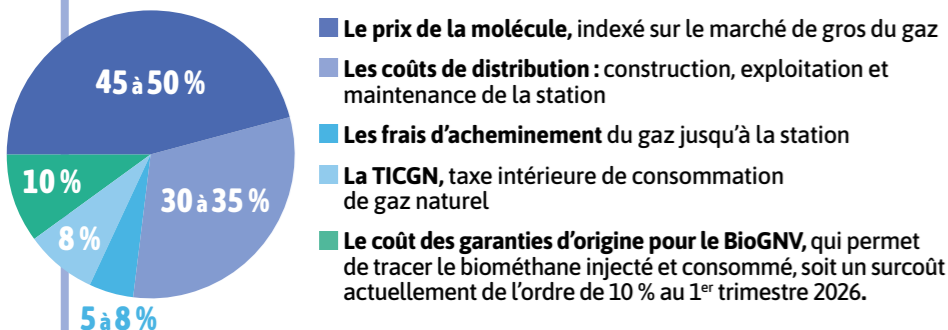
LAURENT CHEROUX, directeur commercial ENGIE GNVERT

« Les transporteurs peuvent sécuriser leurs achats de BioGNV/GNV à moyen terme en saisissant l'opportunité de prix attractifs. »

en fixant leur prix sur une durée à moyen terme. On ne connaît pas à ce jour la valorisation des certificats BioGNV dans l'IRICC<sup>(1)</sup> (ex-TIRUERT, dont l'entrée en vigueur est prévue au 1<sup>er</sup> janvier 2027), mais nous anticipons déjà sur son aspect incitatif qui devrait redonner encore un peu plus de compétitivité au biogaz sur le marché français. Chez ENGIE GNVERT, nous sommes convaincus que c'est bien cette composante Bio qui sera le principal vecteur de développement du GNV, du fait à la fois de sa contribution indispensable au mix énergétique décarboné et de sa pertinence économique.

(1) Incitation à la réduction de l'intensité carbone des carburants

DE QUOI SE COMPOSE LE PRIX DU GNV ET DU BIOGNV ?



« Ils soutiennent le développement du BioGNV »



► VALÉRIE PÉRESSE, Présidente de la Région Île-de-France

« L'objectif en 2029 : n'avoir que des bus propres en Île-de-France, avec un choix d'un double mix énergétique, 70 % de biométhane, 30 % d'électrique. Pourquoi le biométhane ? Parce que le biométhane, c'est à peu près l'équivalent de l'électrique. 86 % de gaz à effet de serre en moins, 87 % pour l'électrique. Et 90 % de particules fines en moins, 100 % pour l'électrique. Mais avec le biométhane, on peut faire des longs trajets et ça c'est vraiment très important, notamment en grande couronne. » – ASSISES DE LA DÉCARBONATION DES BUS, JUILLET 2025 –

► JEAN-LUC FUGIT, Député du Rhône, Président du Conseil supérieur de l'énergie (CSE)

« Le vrai enjeu de la décarbonation, c'est la défossilisation. Trouver des solutions pour sortir des énergies fossiles, c'est additionner tout ce qu'il est possible de faire. Et parmi ces solutions, il y en a une qui est très intéressante, c'est le biogaz, qui est une solution territoriale locale. C'est une production qui peut rassembler largement dans les territoires. Rassembler le monde agricole et la récupération des déchets. Tout ceci pour produire du biogaz. Et ce biogaz peut permettre à la fois de décarboner nos transports et d'améliorer la qualité de l'air que nous respirons. » – ASSISES DE LA DÉCARBONATION DES BUS, JUILLET 2025 –



► FRANÇOIS KALFON, Député européen, membre de la Commission Transports

« En prenant en compte la totalité du cycle de vie du véhicule, du "berceau à la tombe"<sup>(1)</sup>, le passage à des moteurs fonctionnant au BioGNV permettrait potentiellement une décarbonation plus importante que l'électrique. En effet, les émissions sur l'ensemble du cycle de vie d'un poids lourd électrique atteignent en moyenne 499 g d'équivalent CO<sub>2</sub> par km parcouru, contre 360 pour un même véhicule roulant au BioGNV. Or la Commission européenne ne comptabilise aujourd'hui que les quantités d'émissions "au pot d'échappement" des véhicules. Une approche pragmatique de la décarbonation justifierait une révision du règlement européen 2024/1610, pour élargir la définition des véhicules zéro émission, et notamment exempter certains véhicules roulant au BioGNV de la législation, comme le service public urbain. » – SALON DE L'AGRICULTURE 2026 –



► CLÉMENT BEAUNE, Haut-commissaire à la Stratégie et au Plan et ancien ministre des Transports

« Sur le règlement européen sur le CO<sub>2</sub>, je suis pro-européen et pragmatique : nous avons besoin de règles et de trajectoires communes, mais elles doivent être réalistes, stables, concertées. J'ai combattu, et je continuerai à le faire par conviction, les échéances prématurées qui auraient figé les choix technologiques et cassé les investissements des collectivités et des opérateurs. La bonne boussole, c'est la neutralité technologique : aucune énergie ne doit être exclue a priori ; l'électrique, le BioGNV, les biocarburants, d'autres solutions demain, doivent coexister selon les usages, les territoires et les maturités industrielles. » – ASSISES DE LA DÉCARBONATION DES BUS, JUILLET 2025 –



(1) comprenant les émissions liées à l'extraction et à la transformation des matières premières, la fabrication des composants, l'assemblage du véhicule, la production du carburant ou de l'électricité, l'usage du véhicule, son entretien, ainsi que son recyclage et sa fin de vie.

# DÉCARBONER LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES AVEC LE BIOGNV

Solution mature et concrète, le BioGNV est de plus en plus prisé par les transporteurs et les chargeurs pour décarboner le transport de marchandises. Avec un parc en progression de 70 % entre 2021 et 2025, le cap des 12 000 poids lourds roulant au gaz a été franchi, auxquels s'ajoutent quelque 13 000 VUL.



Le transport routier de marchandises représente environ 8 % des émissions de gaz à effet de serre en France. Si ce chiffre ne diminue pas, en raison de l'augmentation régulière du trafic, la volonté des transporteurs de décarboner est incontestable. Pour réduire efficacement et rapidement ces émissions, ils optent pour une pluralité de solutions au sein d'un mix énergétique diversifié (électrique, BioGNV, carburants liquides bas carbone, hydrogène), indispensable pour répondre aux différents besoins et usages du secteur. Les transporteurs continuent d'investir pour bénéficier de cette énergie locale et renouvelable, aux multiples

atouts et adaptée à leurs contraintes d'exploitation :

- une réduction significative des émissions : -80 % de CO<sub>2</sub> et jusqu'à -70 % des NO<sub>x</sub> ;
- un maillage territorial existant : 364 points d'avitaillements. Près de 80 % des 271 points d'avitaillement en GNC délivrent du BioGNC ;
- un coût d'exploitation compétitif en comparaison au diesel ;
- des performances équivalentes au diesel : jusqu'à 1 000 km d'autonomie avec un pouvoir de traction inchangé. Il ne peut y avoir de décarbonation crédible du transport routier sans tenir compte de ces réalités économiques, sociales et territoriales.

## ► Comparer le coût de possession (TCO)

d'un véhicule BioGNV/GNV par rapport au Diesel et à l'électrique grâce à ce



simulateur : <https://www.grdf.fr/entreprises/simulateurs-gaz-gnv/tco-vehicule-diesel-gnv>

C'est pourquoi, malgré les signaux contraignants des pouvoirs publics, le BioGNV/GNV résiste. Il a représenté 3,5 % des nouvelles immatriculations de poids lourds en 2025 et constitue plus de 2,5 % du parc de poids lourds français.

## Paroles d'acteurs

### Regards croisés entre Vincent Lesage, PDG de Breger, et Florence Ughetto et Laurence Masse, Supply chain Renault Group

#### ► Comment la supply chain de Renault aborde-t-elle sa décarbonation ?

**Florence Ughetto** : Nous avons identifié trois leviers de décarbonation pour la supply chain qui couvre tant les transports des fournisseurs vers les usines (inbound<sup>(1)</sup>) que ceux des usines vers le réseau (outbound<sup>(2)</sup>) : le multimodal, avec notamment des reports vers le train, l'optimisation des km/m<sup>3</sup> et le mix énergétique, sachant que nous n'avons aucun camion en propre.

#### ► Quelle place pour le BioGNV ?

**Laurence Masse** : En 2020, nous avons fait un appel d'offres pour les flux inbound France. Nous avons alors identifié Breger comme un acteur engagé, possédant déjà quelques camions au BioGNV. Nous avons profité de cette expérience pour développer des premiers flux gaz avec Breger en 2021, tous en BioGNV.

#### ► Lorsque l'on est transporteur, comment parvient-on à développer un parc de véhicules gaz ?

**Vincent Lesage** : Nous avons aujourd'hui 65 poids lourds qui roulent au BioGNV au sein de notre flotte, ce qui nous permet déjà de réaliser 30 % de flux décarbonés. La décarbonation ne peut s'inscrire que dans le cadre d'un partenariat entre le chargeur et le transporteur. Ce partenariat avec Renault s'inscrit dans la durée et la co-construction, ce qui offre une certaine visibilité.

Nous allouons 11 véhicules BioGNV, dont 6 en double poste, qui couvrent annuellement 1,5 million de km. Nous challengeons régulièrement le plan

de transport de manière à pouvoir augmenter la part de flux décarbonés. Pour être à l'optimum économique, il faut que les camions roulent ! L'une des conditions est d'avoir une sécurisation de l'avitaillement, avec au moins deux stations par périmètre.

#### ► Et quel regard portez-vous sur le BioGNV dans votre activité ?

**V. L.** : Les véhicules au BioGNV sont parfaitement adaptés à ces flux de marchandises, y compris sur de longues distances. Un point très positif ; les énormes progrès faits par Scania et Iveco sur leurs véhicules : la technologie est bien aboutie. Les consommations ont baissé de façon sensible et l'autonomie est confortable. Un de mes chauffeurs a confirmé avoir fait quasiment 800 km avec son tracteur avec un plein de BioGNV. Le caillou dans la chaussure, c'est l'environnement réglementaire et politique qui varie en permanence. L'abandon des ZFE, notamment, nous oblige à revoir nos perspectives sur le marché de l'occasion. Or la revente des véhicules est importante pour l'équilibre économique et les capacités d'investissement dans des matériels neufs.

(1) L'inbound désigne les flux logistiques amont, c'est-à-dire le transport des marchandises depuis les fournisseurs vers les sites de production.

(2) L'outbound concerne les flux aval, depuis les usines vers le réseau de distribution ou les clients finaux.



**VINCENT LESAGE**, PDG de Breger

“ Le BioGNV est parfaitement adapté aux flux de marchandises, et la technologie véhicules a fait d'énormes progrès. ”



**FLORENCE UGHETTO**, Sustainable logistic's Expert/Supply Chain engineering department

“ Le mix énergétique est l'un des trois leviers de la décarbonation de la supply chain. Le BioGNV y a toute sa place. ”

# DÉCARBONER LE TRANSPORT DE VOYAGEURS AVEC LE BIOGNV

La transition énergétique des transports de voyageurs se poursuit avec l'essor du BioGNV qui se positionne comme une solution incontournable pour la décarbonation. Allié de choix pour les bus et autocars, ce carburant bas carbone contribue à une mobilité durable.

Jouant un rôle central dans la vie quotidienne des Français, le transport de voyageurs (bus et autocars) plébiscite le BioGNV/GNV comme leader des énergies alternatives.

**Ces trois dernières années, la part des bus au gaz en France progresse de façon continue : de 16 % à plus de 20 % du parc roulant aujourd'hui, soit près d'un bus sur cinq.**

Sur l'année 2025, le BioGNV/GNV s'impose comme une solution majeure de transition, avec plus de 20 % des immatriculations de bus, soit près d'un tiers des nouveaux véhicules hors diesel, ce qui témoigne d'un engouement constant pour cette technologie. À la fin de 2025, la France compte près de 7 000 autobus fonctionnant au BioGNV/GNV, un chiffre qui a plus que doublé en cinq ans.

**Pour les autocars, la progression est encore plus impressionnante.** Les immatriculations sur les cars sont passées de 100 véhicules en 2018 à 638, ce qui représente 12 % des immatriculations en 2025. Les autorités organisatrices de la mobilité choisissent désormais massivement le BioGNV pour les transports scolaires et interurbains, répondant ainsi aux exigences écologiques et de décarbonation des territoires.

## Une alternative économique au diesel

Cette tendance s'explique par plusieurs facteurs. Tout d'abord, le BioGNV se positionne comme une alternative économique : moins cher à l'achat et à l'exploitation qu'un bus électrique, ce type de motorisation représente un compromis intéressant, notamment dans les territoires où l'électrification est com-

plexe. Un bus ou un autocar roulant au BioGNV est aussi bien adapté aux longues distances qu'aux lignes urbaines empruntant des routes escarpées, faisant jeu égal avec un véhicule diesel ! Les engagements en faveur du BioGNV d'opérateurs tels qu'Île-de-France Mobilités (avec un mix énergétique visé de 70 % en biométhane et 30 % en électrique), Grenoble Alpes Métropole ou Sytral Mobilités illustrent la volonté de convertir les flottes de transports en commun vers des solutions durables et locales (véhicules majoritairement européens et carburant produit en France). Indispensable à la décarbonation des mobilités, le BioGNV est un choix pragmatique pour les collectivités qui souhaitent agir sans tarder pour allier performance économique et responsabilité environnementale.



## Paroles d'acteurs

**« NOUS AVONS BESOIN QUE LE MIX ÉNERGÉTIQUE SOIT ENFIN RECONNU ! »**



**JEAN-SÉBASTIEN BARRAULT,**  
président de la FNTV

### ► Comment les opérateurs d'autocars se positionnent-ils en matière de décarbonation ?

Sur un peu plus de 66 000 autocars immatriculés en France, seulement 5 % ne roulent pas au gasoil. Deux raisons à cela : les constructeurs ont tardé à proposer des solutions alternatives et, surtout, le règlement CO<sub>2</sub> pousse vers une mobilité 100 % électrique, bien souvent

inadaptée à notre secteur et à nos besoins. Or, si la mobilité électrique est bien adaptée aux transports scolaires, un grand nombre de nos activités – lignes de transport régulières ou cars Macron – ne sont pas, à ce jour, opérables en électrique. A contrario, le BioGNV, associé aux autres biocarburants, répond à tous les cas d'usage du transport de voyageurs. C'est pourquoi, à côté d'autres acteurs, nous nous battons pour dénoncer cette réglementation européenne qui est contre-productive. Il faut que soit enfin reconnu le mix énergétique !

### ► Quelles sont vos attentes en matière de visibilité et de cohérence des politiques publiques ?

Chaque solution a sa pertinence ! Nous demandons aux pouvoirs publics de laisser sa place à chacune des solutions bas carbone pour que nous puissions faire progresser la transition énergétique de notre secteur. Concrètement, en matière réglementaire, nous prenons position pour que la clause de revoyure du règlement européen sur les émissions de CO<sub>2</sub> soit avancée à 2026. Elle devra inclure le facteur de correction carbone (FCC), qui permet de prendre en compte assez simplement le BioGNV et les biocarburants dans le calcul des émissions de CO<sub>2</sub>. Plus largement, nous souhaitons que toutes les énergies bas carbone soient soutenues et que ces soutiens apportent de la stabilité et de la visibilité aux acteurs. Parce que lorsqu'un opérateur s'engage dans une voie de transition, investit dans les véhicules et les stations de recharge électrique ou d'avitaillement pour le BioGNV, il lui faut des certitudes.



**JEAN-BAPTISTE MAISONNEUVE,**  
président de Maisavia

**Des prix fixés à l'avance et un bilan carbone identique à l'électrique**

« Testé dès 2018, le BioGNC représente à présent un tiers de notre flotte d'autocars qui se compose de 300 véhicules adaptés à nos différentes missions de transport. Sytral Mobilités, autorité organisatrice des mobilités des territoires lyonnais avec laquelle nous avons une collaboration durable, encourage l'utilisation du BioGNC. Cela nous permet d'investir dans un parc de véhicules au gaz, de créer nos propres stations d'avitaillement (sur trois de nos sites) et d'engager ainsi notre transition écologique. Je ne vois que des avantages au gaz. Pas de stocks, donc pas de problème d'avitaillement et pas d'avance de trésorerie. Des prix fixés à l'avance qui prémunissent contre les hausses des cours, telles que celles que le secteur a connues en 2022. Tous nos contrats sont associés à des garanties d'origine sauf un. Sur une de nos lignes, l'autocar passe devant une station de BioGNC directement alimentée par un méthaniseur, à Saint-Symphorien-sur-Coise dans le Rhône. Le BioGNC offre un bilan carbone identique à l'électrique, pour un coût bien moins élevé. Je ne suis pas opposé à l'électrique, qui correspond bien à certains usages mais c'est une évidence : l'on ne pourra pas tout électrifier, du moins pas à court ou moyen terme ! Par ailleurs, entre un véhicule électrique importé de Chine et un car européen qui s'approvisionne dans une station de méthanisation de la région, j'ai vite fait mon choix. Du puits à la roue, il n'y a pas de débat. »

## « POIDS LOURDS GAZ NOUVELLE GÉNÉRATION : IL N'Y A PLUS DE RESTRICTION D'USAGE »

### ► Dans quelles conditions avez-vous conduit les derniers modèles de poids lourds gaz des constructeurs Iveco, Scania et Volvo ?

Trois véhicules, une même configuration de charge (40 tonnes) et un même parcours, la diagonale des fous de TRM24, qui consiste à relier la région lyonnaise à Toulouse par le Massif central, soit environ 500 km. Sur ce tracé très exigeant, j'ai pu comparer en conditions réelles d'exploitation les derniers modèles de ces trois marques. Iveco et Scania, qui défendent depuis quinze ans un panel énergétique diversifié, proposent des véhicules à allumage commandé. Volvo a fait un choix technologique différent avec le dual fuel, développé avec Westport.

### ► Quels points communs entre ces trois modèles ?

La grande avancée, c'est la montée en puissance. On atteint aujourd'hui sans difficulté 500 ch, soit le cœur du marché du grand routier. Les trois véhicules ont réalisé des performances horaires très proches (moyenne de 63 à 65 km/h), ce qui est conforme à un véhicule diesel équivalent. En termes de consommations, les trois modèles gaz font mieux que le véhicule diesel de référence, réputé pour être très performant ! Et c'est une surprise, parce qu'en théorie, l'allumage com-



JEAN-PHILIPPE PASTRE, journaliste spécialisé



*Traverser le Massif central avec un poids lourd roulant au BioGNC, c'est possible !*



mandé provoque une perte de rendement. Mais dans les faits, sur ce tracé où il faut toujours être à la relance, j'ai pu observer que le fossé était comblé. Il n'y a plus de restriction à l'usage d'un véhicule gaz, y compris à pleine charge et sur un parcours exigeant.

### ► Les performances et les consommations sont au rendez-vous. Qu'en est-il de l'autonomie ?

Avec le Scania et l'Iveco – qui roulent tous deux au GNC – j'ai fait

sans encombre la traversée avec les réservoirs standards sortie d'usine. Avec le Volvo, qui fonctionne au GNL cette question ne se posait pas. La polyvalence de ces modèles de dernière génération est totale. J'en veux pour preuve le record de 1 000 km parcouru par des confrères avec le même ensemble tracteur/semi Iveco sur un autre parcours. Les poids lourds gaz se placent désormais sur les mêmes usages que le diesel et répondent à l'enjeu de décarboner la longue distance à 40 tonnes, avec le BioGNV.

### ► Et qu'est-ce qui les distingue ?

Sur la conduite, ce sont trois modèles, trois ambiances. Le Volvo, avec son dual fuel, privilégie le couple à bas régime, soit un comportement comparable au diesel. Avec l'Iveco, l'allumage commandé affirme son caractère ; il ne faut pas hésiter à travailler en puissance et c'est sans incidence sur la consommation. Quant au Scania, il a un tempérament moteur assez atypique, avec des sensations proches d'un diesel. Il offre du couple à bas régime mais est capable de monter dans les tours si besoin. Quant au confort à bord, les trois modèles ont de grandes qualités acoustiques, parfois très proches de l'électrique !



Iveco S-Way AS440S50T/FP CNG



Scania R460 A 4x2 NB GNC



Volvo FH Aero 500 Gaspowered 4x2

## TROIS GRANDS AXES D'INNOVATION POUR LE BIOGNV

Bien que la propulsion au gaz existe depuis plus d'un siècle et constitue aujourd'hui une solution mature et fiable, les efforts de R&D se poursuivent afin d'en améliorer la performance environnementale et la compétitivité économique. Les travaux s'articulent autour de trois axes principaux.



La Nouvelle-Aquitaine opte pour le rétrofit au BioGNV.

### 1. Amélioration de la performance des véhicules

Les recherches portent notamment sur l'optimisation du cycle de vie des véhicules, avec l'étude d'alternatives à certains matériaux fortement carbonés, comme certaines fibres de carbone utilisées dans les réservoirs de type 3 et 4. Sur le plan technique, des travaux visent également à améliorer le stockage du gaz à bord et les interactions entre le véhicule et la station lors du remplissage. L'optimisation des protocoles de charge, associée à une légère augmentation de pression sécurisée, pourrait permettre un gain d'autonomie d'environ 10 % par véhicule.

### 2. Optimisation des infrastructures d'avitaillement

Les travaux portent également sur l'amélioration du rendement énergé-

tique et économique des stations. Deux pistes sont explorées :

- la récupération de la chaleur issue des compresseurs, aujourd'hui perdue, afin d'alimenter des bâtiments à proximité,
- l'utilisation des capacités de stockage des stations lors des périodes de surproduction de biométhane afin d'apporter de la flexibilité au réseau gazier (en été principalement). Ces approches pourraient également générer de nouvelles sources de revenus pour les exploitants de stations.

### 3. Diversification des usages : ferroviaire et fluvial

Selon l'Ademe, le BioGNV présente un potentiel dans le ferroviaire, avec 49 lignes TER (563 automotrices) et 41 lignes de fret et de manœuvre (546 locomotives), représentant

jusqu'à 3 TWh de gaz. En effet, près de 40 % des lignes ferroviaires françaises ne sont pas électrifiées. Le rétrofit de trains au BioGNV pourrait représenter une alternative plus économique, permettant de décarboner ces lignes à plus de 80 %.

Le secteur fluvial apparaît également pertinent, notamment pour le transport de vrac sur les grands axes comme la Seine ou le Rhône, où le gaz offre un compromis intéressant entre autonomie, puissance et réduction des émissions.

L'Ademe a étudié trois scénarios de déploiement. Dans son scénario intermédiaire, plus de 80 bateaux pourraient être propulsés au biogaz sur les voies navigables françaises d'ici 2035, et plus de 300 à l'horizon 2050.

# BIOGNV : LE CARBURANT « MADE IN FRANCE » DU TRANSPORT DE VOYAGEURS ET DE MARCHANDISES



## UN CARBURANT QUI AMÉLIORE LA QUALITÉ DE VIE

- ▶ **Classé Crit'Air 1 :**  
améliore la qualité de l'air
- ▶ **2 fois moins de bruit**  
qu'un véhicule diesel  
équivalent



## UNE OFFRE DE VÉHICULES ÉCONOMIQUEMENT ET TECHNIQUEMENT ÉPROUVÉE

- ▶ **Une gamme complète** de véhicules  
performants et autonomes (jusqu'à 1 000 km  
pour le GNC, voire plus pour le GNL)
- ▶ **Un temps d'avitaillement** similaire au diesel
- ▶ **Un surcoût à l'achat modéré**  
qui peut être compensé par un  
carburant moins cher que le gazole



## UN CARBURANT AUX PERFORMANCES ENVIRONNEMENTALES DÉMONSTRÉES

- ▶ **Des émissions de CO<sub>2</sub> comparables  
à l'électrique** en tenant compte  
de l'intégralité du cycle de vie  
du véhicule
- ▶ **Soit cinq fois moins de CO<sub>2</sub>**  
que le gazole



## GRDF LANCE LA CONVENTION «TRANSPORTEUR ENGAGÉ GAZ VERT»

- ▶ **Plus d'infos** auprès de  
votre contact GRDF.



▶ **En savoir plus :**  
Consultez les Fiches  
« Pour en finir avec les Idées Reçues »  
France Mobilité Biogaz 2025

**Pour décarboner le transport lourd,  
le BioGNV doit faire partie du mix énergétique**



France  
Mobilité  
BIOGAZ

France Mobilité Biogaz -  
Immeuble Le Linea - 1 rue du général  
Leclerc - 92800 Puteaux  
[www.mobilogaz.fr](http://www.mobilogaz.fr)