

Paris, 15 avril 2026

## Le BioGNV : Une solution clé pour décarboner le transport sans attendre

Première alternative au diesel pour les véhicules lourds, le BioGNV a enregistré une dynamique forte en 2025 avec une augmentation du parc de 12%. La filière alerte néanmoins sur les freins réglementaires persistants et appelle à un cadre stable pour sécuriser les investissements et accélérer la transition vers un mix énergétique décarboné.

*“Le BioGNV, carburant renouvelable issu de la méthanisation, est l’une des énergies disponibles les plus efficaces », a souligné Anne-Laure CHARPENET, présidente de France Mobilité Biogaz et directrice Transition Énergétique Transports du groupe La Poste. « Fortement décarboné, peu polluant, économique, ce carburant s’appuie sur un réseau mature et une offre de véhicules fiables. Il est indispensable que le BioGNV soit reconnu afin qu’il continue à se développer. La décarbonation du transport ne peut pas attendre et le secteur a besoin de solutions qui fonctionnent dès à présent.”*

### Des indicateurs 2025 qui attestent une dynamique persistante

Le BioGNV est la 1<sup>ère</sup> alternative au diesel dans les immatriculations de véhicules lourds en France. Au 31 décembre 2025, 39 000 véhicules roulent au gaz carburant, dont 26 000 véhicules lourds (+ 12 % par rapport à fin 2024) : 12 200 poids lourds, 10 700 bus et cars, 3 500 bennes à ordures ménagères. Dans un marché baissier (-11 %), les véhicules gaz (-6 %) ont bien résisté par rapport aux autres énergies. Fin 2025, le réseau de stations compte 364 points d’avitaillement publics et 410 privés. Depuis 2020, le nombre de stations publiques a été multiplié par deux.

### En 2025, ces véhicules ont permis d’éviter l’émission de plus de 500 000 tonnes de CO<sub>2</sub>

En 2025, 5,4 TWh de GNV ont été vendus, soit l’énergie nécessaire à la totalité des autobus roulant en France. Ils se répartissent en 4,5 TWh de GNC, dont 3 TWh de bioGNV, et 0,95 TWh de GNL. La part de BioGNV atteint ainsi 56 %, contre 5 % en 2017. En parallèle, le gisement de biométhane poursuit sa croissance. En 2025, 15 TWh ont été injectés dans le réseau, contre 4 TWh en 2020. L’objectif national de la programmation pluriannuelle de l’énergie fixe une capacité de production de 44 TWh de biométhane injecté dans les réseaux gaziers en 2030.

### Le début de 2026 marque un repli lié aux incertitudes réglementaires

Au premier trimestre 2026, le GNV enregistre 216 immatriculations de véhicules industriels, un chiffre en recul de près de 60 % par rapport à la même période en 2025, qui marquait toutefois un record. Ce repli n’est pas le reflet d’un désintérêt pour la filière, mais traduit l’attentisme des transporteurs face à un cadre réglementaire instable, qui freine les décisions d’investissement.

Le transport de voyageurs envoie en revanche un signal encourageant, avec une hausse de 26 % du nombre de véhicules GNV vendus par rapport au premier trimestre 2025.

## Les pouvoirs publics français œuvrent à la promotion quasi-exclusive de l'électricité pour décarboner le transport routier

Les pouvoirs publics portent une vision restrictive du développement du BioGNV. Malgré une prise de conscience chez un nombre croissant de décideurs, la réglementation européenne encadrant les véhicules vendus ne reconnaît toujours pas la capacité de décarbonation des énergies renouvelables. Nous constatons aujourd'hui un décalage croissant entre la réalité de terrain et certains discours ou orientations réglementaires, en France comme au niveau européen. Croire qu'une seule énergie pourra décarboner tous les usages du transport dans les mêmes délais relève plus de l'incantation que du pragmatisme industriel.

## IRICC et révision des normes CO<sub>2</sub> des véhicules : des rendez-vous décisifs pour le BioGNV

La filière fonde désormais ses perspectives de développement sur deux évolutions majeures : la mise en œuvre de l'IRICC en France et l'évolution du règlement sur les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules lourds au niveau européen.

En effet, les paramètres de l'IRICC seront déterminants. La filière suit avec une attention particulière les travaux de définition conduits par l'administration. Elle alerte sur la nécessité d'éviter l'instauration d'un plafond d'éligibilité qui viendrait freiner le verdissement des flottes et compromettre le développement du biogaz carburant sur le territoire.

À l'échelle européenne, l'échéance clé sera la révision du règlement encadrant les normes d'émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules lourds, attendue en 2027. Cette révision pourrait enfin ouvrir la voie à la reconnaissance des énergies biogéniques comme solutions pertinentes de décarbonation du transport routier. Plusieurs options sont actuellement à l'étude, dont la création d'une catégorie spécifique de véhicules fonctionnant exclusivement avec des carburants éligibles (VEEF), susceptible de redonner de la visibilité et de la cohérence aux choix industriels de la filière.

----

### À PROPOS DE FRANCE MOBILITÉ BIOGAZ

France Mobilité Biogaz fédère plus de 100 acteurs publics, économiques et industriels français pour accompagner le développement de l'usage carburant du biométhane. L'association regroupe producteurs de biométhane, constructeurs de véhicules, équipementiers, distributeurs d'énergie, fédérations de mobilité, collectivités territoriales et opérateurs de transport.

**Contacts :** France Mobilité Biogaz — Immeuble Le Linea, 1 rue du général Leclerc, 92800 Puteaux

Régis Gaignault : [rgaignault@mobiogaz.fr](mailto:rgaignault@mobiogaz.fr)

Selma Treboul : [streboul@mobiogaz.fr](mailto:streboul@mobiogaz.fr)

Agence RP Henry Conseil :

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

Consultez le Panorama complet BioGNV 2026 sur [www.mobiogaz.fr](http://www.mobiogaz.fr)