

IDÉE #2 REÇUE

« Le BioGNV n'est plus un carburant d'avenir »

SI... ET VOICI POURQUOI

Le BioGNV représente un atout pour le transport lourd, qui ne pourra réussir sa décarbonation qu'en jouant sur la complémentarité des solutions existantes. Bien placé en termes d'efficacité écologique, de polyvalence d'usages, de structure de coûts et de disponibilité, le BioGNV réunit toutes les caractéristiques d'un carburant d'avenir.

Le BioGNV, un carburant décarboné et performant

L'enjeu du développement des véhicules propres en France est de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES), d'améliorer la qualité de l'air en milieu urbain et de faire vivre une filière industrielle compétitive et souveraine.

Le BioGNV y répond point par point.

- Par rapport au gazole, il **divise en moyenne par 5 les émissions de GES** en analyse de cycle de vie.
- Il **abaisse fortement les émissions de polluants locaux** (- 85 % de particules fines, - 50 % de NO_x).
- Il contribue à la **souveraineté énergétique**, car les véhicules au gaz sont largement produits en Europe et ont une chaîne de valeur entièrement maîtrisée. Pour sa part, le biométhane est produit en France, qui plus est dans une large mesure à partir de déchets (compost, boues d'épuration, effluents d'élevages...) et entre très peu en concurrence avec les ressources alimentaires.

→ Source : études IPFEN et Carbone 4

ÉCONOMIQUEMENT VIABLE

Les véhicules au BioGNV sont compétitifs en termes de Total Cost of Ownership (TCO). Le surcoût à l'achat des véhicules est limité par rapport à celui des autres solutions alternatives (15 à 30 % de surcoût par rapport aux véhicules diesel équivalents, et le prix du carburant reste tendanciellement égal ou inférieur à celui du gazole).

→ Source : livre blanc GRDF 2024

ADAPTÉ AUX DIFFÉRENTS USAGES

Le BioGNV répond à la quasi-totalité des missions de transport de personnes (bus et cars) et de marchandises (de la livraison du dernier km au transport international, en passant par les véhicules de chantier, le transport de matières dangereuses et même le transport exceptionnel jusqu'à 60 tonnes de poids total roulant – PTR).

Un carburant qui a toute sa place dans le mix énergétique du transport lourd

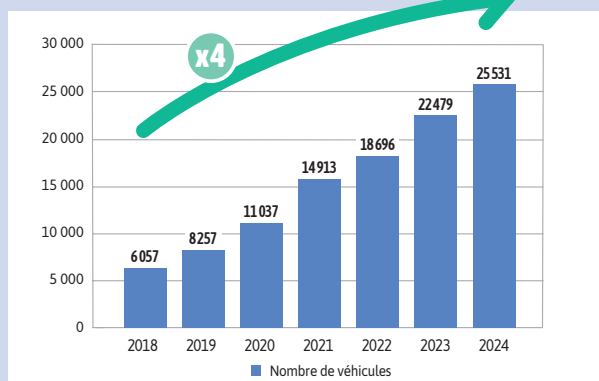
PLÉBISCITÉ PAR SES UTILISATEURS

À ce jour, le BioGNV/GNV représente la première alternative au diesel en France et en Europe, tant pour le transport de voyageurs que de marchandises. Le BioGNV, carburant renouvelable et non fossile, n'est donc pas une simple solution « de transition » mais bien une **énergie décarbonée et souveraine, durablement pertinente**. C'est pourquoi transporteurs et chargeurs plébiscitent le BioGNV comme l'une des solutions de décarbonation de leurs activités, aux côtés de l'électricité et des biocarburants liquides.

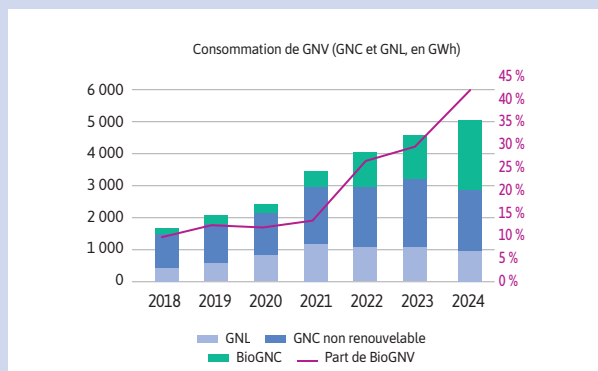
TOUTES LES ALTERNATIVES ONT LEUR PLACE

Pour s'affranchir du gazole, toutes les solutions alternatives disponibles doivent être considérées, sans parti pris technologique. Preuve qu'ils croient en un mix énergétique diversifié, les constructeurs sont présents sur les différentes énergies/technologies : électricité, BioGNV, carburants liquides bas carbone, hydrogène. Ces quatre types d'énergie sont complémentaires, en termes de ressources, de disponibilité dans l'espace et dans le temps ainsi que

ÉVOLUTION DU PARC DE VÉHICULES LOURDS ROULANT AU BIOGNV/GNV



GNV : UNE DYNAMIQUE TRÈS BIO



→ Source : Observatoire du BioGNV open.datasoft.com/pages/observatoire-gnv/gnc#stations publiques



d'usages. Ils permettront, ensemble, d'accélérer la décarbonation du secteur.

Un carburant que la réglementation n'encourage pas assez

PRENDRE EN COMPTE LES ÉMISSIONS SUR L'ENSEMBLE DU CYCLE DE VIE

Le calcul des émissions uniquement au pot d'échappement est à l'origine du quasi-bannissement, à terme, des moteurs thermiques en Europe. Or ce mode de calcul ne permet pas de prendre en compte les émissions réelles de GES engendrées par les véhicules et la production d'énergie. C'est pourquoi de plus en plus de voix s'élèvent pour demander la comptabilisation des émissions sur l'ensemble du cycle de vie des véhicules, de la fabrication au recyclage en passant par son utilisation.

Une telle approche serait optimale pour réduire les émissions carbonees : elle permettrait d'inclure l'ensemble des solutions vertueuses au lieu de se limiter aux seules énergies non émissives à l'usage.

Si le règlement européen sur les normes d'émissions de CO₂ des véhicules fait la part belle à l'électricité et à l'hydrogène, il ne ferme toutefois pas la porte au BioGNV.

Carburant renouvelable, le BioGNV pourra profiter de :

- **la possible homologation de véhicules fonctionnant à 100 % avec un « carburant neutre en carbone »**. La filière travaille à la construction d'une méthode d'homologation des véhicules roulant exclusivement au BioGNV, ce qui les rendrait pleinement légitimes pour participer à la décarbonation du secteur ;
- **la clause de revoyure en 2027** qui inclut l'évaluation du facteur de correction du carbone (FCC) et la possibilité d'intégrer une approche en analyse de cycle de vie (ACV).

CONSIDÉRER LE CARBURANT, PAS LA MOTORISATION

La décarbonation implique l'abandon progressif des carburants fossiles : c'est un fait entièrement partagé par la filière BioGNV et celle des biocarburants liquides.

En revanche, elles soutiennent que le moteur thermique ne doit pas être exclu des solutions lorsqu'il fonctionne avec des carburants bas carbone/renouvelables. La légitimité du moteur thermique est d'ailleurs tout à fait reconnue pour les moteurs hydrogène à combustion interne. Considérant que ce sont les carburants fossiles qu'il faut bannir et non un type de motorisation, un mouvement se propage au sein des institutions européennes pour réexaminer la fin programmée du moteur thermique en 2035 pour les véhicules légers.

POUR ALLER PLUS LOIN

SOURCES DOCUMENTAIRES



► France Stratégie « Biomasse agricole : quelles ressources pour quel potentiel énergétique ? » France Stratégie (2021)



► WWF - 20220127-Rapport-Biomasse-un-reel-potentiel-pour-la-transition-energetique-wwffrance.pdf (2021)



► Stratégie française pour l'énergie et le climat (2023)



► ADEME - Transition(s) 2050 (2021)

DÉFINITIONS

- **Le GNV** (gaz naturel véhicules) est le nom donné au gaz naturel lorsqu'il est utilisé comme carburant.
- **Le BioGNV** est la version renouvelable du GNV, c'est du biométhane utilisé comme carburant.
- **Le biométhane** est un gaz renouvelable pouvant être produit à partir d'une grande variété de substrats biologiques (résidus agricoles, boues d'épuration, biodéchets, etc.).