COMMUNIQUÉ COMMUN

Biométhane carburant : un changement des règles précipité et non concerté qui met à mal cinq milliards d'euros d'investissements pour la décarbonation

Paris, le 23 juillet 2026

Alors que la France fait face à des températures extrêmes et que chacun mesure, dans son quotidien, l'urgence d'accélérer la transition énergétique, les entreprises et collectivités engagées depuis des années dans la décarbonation de leurs flottes de transport alertent sur une décision qui irait à contresens de cet impératif.

Les entreprises et collectivités s'inquiètent ainsi vivement du projet de modification envisagé par le Gouvernement visant à relever de 0 à 90 % le taux de réversion à l'État du montant des garanties d'origine valorisées dans la mobilité.
Concrètement, cette mesure renchérirait brutalement le coût d'un carburant renouvelable au moment même où il faudrait en faciliter l'usage. Cette décision romprait dès lors l'équilibre économique sur lequel se sont construits des milliers de projets de décarbonation du transport et se traduirait par une hausse significative du coût de revient du bioGNV de l'ordre de 10 à 15 €/MWh selon les contrats.

Changer les règles du jeu en cours de partie n'est pas une méthode viable

Depuis plus de dix ans, les entreprises de transport, les chargeurs, les collectivités territoriales et les autorités organisatrices de mobilité se sont activement engagés pour réduire les émissions du transport routier, en s'appuyant sur le cadre réglementaire et économique défini par l'Etat. Des dizaines de milliers de véhicules, des centaines de stations d'avitaillement ont été déployés sur le territoire pour créer la filière française de la mobilité au biométhane, représentant quelque cinq milliards d'euros d'investissements.

Modifier aujourd'hui les règles applicables, de manière précipitée, rétroactive et sans concertation préalable avec la filière, remettrait en cause la confiance indispensable à toute politique de transition énergétique. Les acteurs économiques ont besoin de visibilité et de stabilité. Ils ne peuvent investir si les règles changent de façon inopinée en impactant leurs investissements réalisés sur la base d'un cadre différent.

Un impact économique contraire aux objectifs de décarbonation

Alors que le Gouvernement prépare la mise en œuvre de l'IRICC (Incitation à la Réduction de l'Intensité Carbone des Carburants) à compter du 1er janvier 2027, qui permettra de déplacer de l'Etat aux vendeurs de carburants fossiles la charge du soutien aux carburants renouvelables dans les transports, cette évolution créerait une situation déplorable.

Le risque de cette réforme serait de confronter les utilisateurs à une hausse immédiate du prix du bioGNV à la pompe, sans qu'aucun mécanisme de soutien alternatif ne soit encore opérationnel.

Une chose est certaine : les collectivités, les transporteurs routiers, les autocaristes, les exploitants de bus ou encore les entreprises de logistique ne seront pas en mesure d'absorber la hausse importante du coût du carburant renouvelable, que les fournisseurs d'énergie répercuteront sur leurs factures en conséquence de la réforme.
Face à l'inévitable augmentation, il est à craindre que certains acteurs reviennent au gaz fossile.

Une incohérence pour la transition et la souveraineté énergétiques

Nous ne comprenons pas qu'une énergie renouvelable, locale et immédiatement disponible puisse être pénalisée de cette manière. La mobilité terrestre au GNV a déjà franchi un cap majeur : avec plus de 50 % de biométhane carburant en 2025, la filière vise une alimentation 100 % renouvelable à l'horizon 2033. Au moment où la France cherche à réduire sa dépendance aux énergies fossiles importées, il est paradoxal de fragiliser l'un des rares carburants propres et souverains déjà déployés de façon concrète, opérationnelle et à grande échelle.

La priorité est d'accélérer la sortie des carburants fossiles, non de renchérir des solutions décarbonées ! Ainsi nous invitons le Gouvernement à renoncer à cette réforme, a minima avant la mise en place effective de l'IRICC et des nouveaux modèles contractuels entre producteurs de biométhane et distributeurs de BioGNV. Sans cela, cette réforme mettrait à mal la filière du bioGNV, vecteur de décarbonation et de souveraineté.

Entités signataires :

Association Agriculteurs Méthaniseurs de France

AUTF – La voix des chargeurs

bm gnv

Carrefour

endesa

FNCCR – territoire d'énergie

FNTR

fntv – fédération nationale des transports de voyageurs

Francegaz

France
Mobilité
BIOGAZ

gart
LA MOBILITÉ EN COMMUN

Gaz et
Territoires
Syndicat des entreprises locales gazières

GEG

HEPPNER

idex
VALORISER LES ÉNERGIES

îledeFrance
mobilités

KEOLIS

LA POSTE

MAUGES
COMMUNAUTE

MOL
GAS
ENERGY GROUP

OTRE
Faisons route ensemble

JP
Jacky
Perrenot

Région
îledeFrance

RÉGION
PAYS
DE
LA
LOIRE

Sigeif
MOBILITÉS

Société
Énergie
Mayenne

STAF

territoire
d'énergie
MAYENNE

transdev
the mobility company

TLF
UNION DES ENTREPRISES
TRANSPORT & LOGISTIQUE
DE FRANCE

Contacts presse FMB :
Selma Treboul – 06 58 72 50 76 / Régis Gaignault – 06 73 00 05 80