

PANORAMA BIOGNV 2021



Rouler au
BioGNV



SOMMAIRE

PANORAMA BIOGNV 2021



TROIS FOIS PLUS DE STATIONS

BioGNV/GNV en trois ans

► P. 4



LE BIOGNC : pour une mobilité durable et décarbonée

► P. 6



BIOGNV/GNV : LE CARBURANT ALTERNATIF

plébiscité pour les véhicules lourds

► P. 8

TRANSPORTS FERROVIAIRE ET FLUVIAL :

nouvelles perspectives pour le BioGNV/GNV

► P. 12



LES TRANSPORTEURS PUBLICS ET PRIVÉS

accélèrent leur transition énergétique avec le BioGNV/GNV

► P. 14

LE LEXIQUE DE LA MOBILITÉ GAZ

GNV

gaz naturel véhicules. 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'avitailler 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.

LE BIOGNV, UN ATOUT POUR LA MOBILITÉ DÉCARBONÉE

Depuis près de dix ans, la mobilité liée au gaz (BioGNV et GNV) connaît un développement continu et soutenu dans le transport de marchandises et de voyageurs. La filière s'est développée de façon extrêmement dynamique, embarquant dans un même élan énergéticiens, constructeurs, équipementiers, centres de recherche, transporteurs routiers et collectivités.



Le développement de la mobilité gaz est une réalité

Aujourd'hui, en France, plus de 15 000 poids lourds et bus roulent au BioGNV/GNV. C'est quatre fois plus qu'en 2014 et la filière vise un parc de 71 000 véhicules lourds au BioGNV/GNV en 2030. En outre, ce carburant fait l'objet d'expérimentations dans le fluvial et le ferroviaire.

Le parc de stations délivrant du BioGNV/GNV croît au rythme moyen de 30 % par an. Il a connu une accélération particulière en 2021, avec une augmentation de 40 % du nombre de stations par rapport à l'année précédente.

Mobilité gaz, le BioGNV poursuit son essor

Le BioGNV/GNV contribue significativement à la transition énergétique du secteur des transports. Version renouvelable et locale du GNV, le BioGNV joue un rôle déterminant dans la décarbonation du transport routier de marchandises et de voyageurs. L'objectif de la filière est de pouvoir rouler à 100 % au BioGNV dans l'avenir.

Le BioGNV, carburant renouvelable et performant au plan environnemental

Pour s'engager pleinement dans la transition énergétique du transport, le BioGNV est un allié de choix. Les études en analyse de cycle de vie (ACV) réalisées par IFP Énergies nouvelles (IFPEN) et Carbone 4, en analyse cycle de vie (ACV), montrent que les véhicules roulant avec du BioGNV ont une empreinte carbone comparable à celle des véhicules électriques équivalents circulant à l'électricité française. Avec -80% d'émissions de gaz à effet de serre, des niveaux de polluants locaux très faibles et deux fois moins de bruit qu'un véhicule diesel, le BioGNV présente des atouts dans la lutte contre le réchauffement climatique et pour la qualité de vie.

Alors que la guerre en Ukraine pèse sur les coûts des carburants, le BioGNV permet également d'accroître la souveraineté énergétique.

GILLES DURAND,
secrétaire général de l'AFGNV

2021

255

points
d'avitaillement
BioGNV/GNV
ouverts au public ⁽¹⁾

2

ouvertures
par semaine ⁽²⁾

3 229

GWh de gaz
consommés en
mobilité ⁽¹⁾

19,6 %

de BioGNV dans
la consommation
annuelle de GNV ⁽¹⁾

30 524

véhicules BioGNV/GNV
en circulation ⁽¹⁾

5 851

immatriculations de
véhicules neufs roulant
au BioGNV/GNV ⁽²⁾

⁽¹⁾ à fin 2021

⁽²⁾ pour l'année 2021

TROIS FOIS PLUS DE STATIONS BIOGNV/GNV EN TROIS ANS

La filière s'était fixé comme objectif la mise en service de 250 points d'avitaillement publics en 2021 : objectif atteint avec un réseau de 255 stations de BioGNV/GNV à fin décembre 2021. De plus en plus dense, le réseau a triplé en trois ans.

Au 31 décembre 2021, 255 stations BioGNV/GNV sont ouvertes au public sur le territoire français. Parmi ces stations, 189 délivrent du GNC (dont 125 du BioGNC) et 66 servent du GNL.

À ce réseau accessible à tout utilisateur de véhicule roulant au GNV s'ajoutent quelque 300 stations privées permettant d'avitailer des flottes captives (collectivités ou transporteurs).

La forte dynamique se confirme année après année

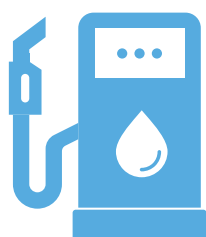
Avec deux ouvertures de stations par semaine, le réseau de stations BioGNV/GNV s'est fortement développé en 2021. 95 nouvelles stations ont été mises en service cette année, ce qui traduit une forte dynamique et

un intérêt croissant pour ce carburant. Parmi les stations privées, notons deux ouvertures à la ferme, délivrant un BioGNC issu de la production locale de biométhane.

Le plus vaste réseau d'avitaillement

La France détient une place de choix en Europe, en mettant à disposition des poids lourds le plus vaste réseau d'avitaillement en BioGNC/GNC et GNL. Une partie de ces stations est implantée sur autoroutes, contribuant au maillage du continent.

D'autant que l'avitaillement est extrêmement rapide : il suffit de dix minutes environ pour faire un plein de gaz, comme pour un poids lourd traditionnel.



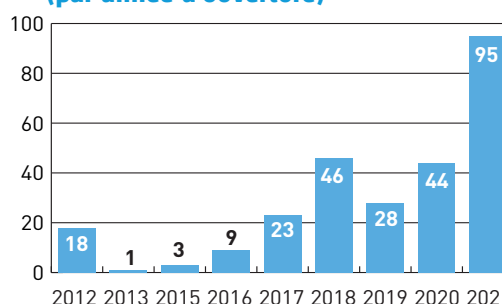
QUEL TYPE DE GAZ DANS LES STATIONS ?

PARMI LES POINTS D'AVITAILLEMENT PUBLICS OUVERTS DEPUIS 2012

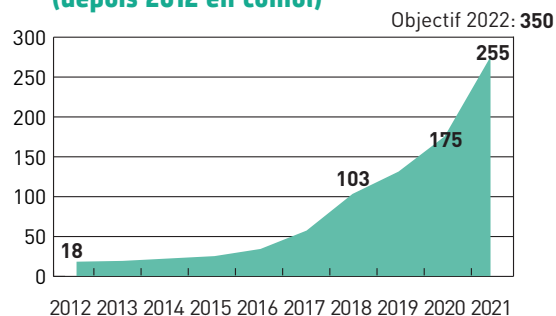
POURCENTAGE DE POINTS QUI SERVENT

GNC	74 %
BioGNC	49 %
GNL	26 %

POINTS D'AVITAILLEMENT PUBLICS MIS EN SERVICE (par année d'ouverture)



POINTS D'AVITAILLEMENT PUBLICS OUVERTS (depuis 2012 en cumul)





OÙ TROUVER DES STATIONS EN FRANCE ?

LE PARC DE STATIONS BIOGNV/GNV PUBLIQUES AU 31/12/2021

CONNAÎTRE LE PRIX DU GNV

► L'indice CNR* du coût du carburant GNV dans les stations privées est disponible en ligne (www.cnr.fr/espaces/13/ndicateurs/85?noContext=1). Il décrit les évolutions mensuelles du prix moyen du GNV acheté par les entreprises françaises de transport routier de marchandises dans le cadre de contrats d'approvisionnement. L'indice regroupe trois produits : le GNL, le GNC et le BioGNC.

*Comité national routier

► Consulter la carte détaillée : <https://www.afgnv.org/stations/>

● En service
● En projet

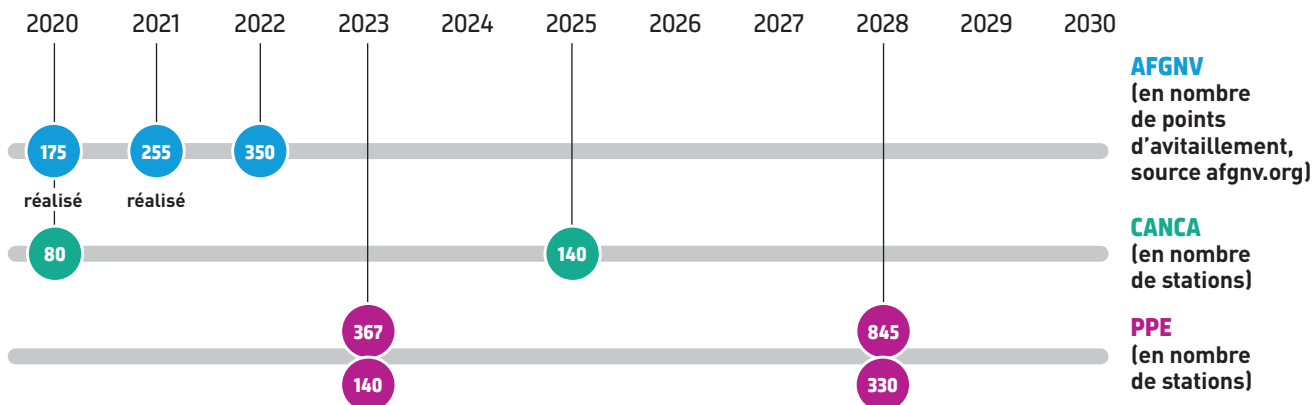


UN DÉPLOIEMENT EN AVANCE SUR LES OBJECTIFS NATIONAUX

► Le réseau de distribution de GNV se déploie beaucoup plus rapidement que les exigences fixées en novembre 2016 par le cadre national pour les carburants alternatifs (CANCA), puis par la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE).

Le CANCA, transposition nationale de la directive européenne « Alternative Fuels Infrastructure », fixait un objectif de 115 stations GNC et 25 stations GNL, à l'horizon 2025, soit un total de 140 stations. La PPE vise 140 stations minimum en 2023, puis 330 en 2028. L'objectif 2023 est d'ores et déjà dépassé. L'objectif 2028 devrait être atteint dès 2022.

OBJECTIFS



LE BIOGNV : POUR UNE MOBILITÉ DURABLE ET DÉCARBONÉE

Le BioGNV est une alternative sérieuse pour la décarbonation des transports. Ce biocarburant avancé est un débouché d'excellence du biométhane. C'est aussi un moteur de l'économie circulaire et un atout pour la souveraineté énergétique de notre pays.

En cinq ans, les ventes de BioGNV/GNV ont plus que doublé et celles de GNL ont été multipliées par cinq. Le BioGNV représente à présent 20 % des volumes de GNV délivrés en France.

Des consommations en hausse de 40 % en 2021

La consommation de GNV – tous types de gaz confondus – s'établit à 3 229 GWh à fin 2021* soit une progression de 41 % par rapport à 2020. La consommation de BioGNC/GNC a progressé de 42 % en 2021 (à 2 327 GWh). Les ventes de

GNL progressent plus modérément de 6 % (à 902 GWh). 2021 marque donc une véritable accélération des ventes, signe de l'intérêt croissant des transporteurs et des gestionnaires de flottes publiques ou privées, qui s'engagent résolument dans la transition énergétique.

Un biocarburant aux réels avantages environnementaux

Version renouvelable du GNV, le BioGNV est du biométhane utilisé comme carburant. Pour comprendre son intérêt

environnemental, la notion d'analyse en cycle de vie est importante. En effet, si un véhicule roulant au BioGNV émet du CO₂ à l'échappement, ces émissions sont compensées par le CO₂ absorbé par les végétaux qui entrent dans le procédé de méthanisation.

Un poids lourd roulant au GNV émet 15 % de CO₂ en moins par rapport à un équivalent diesel (du puits à la roue, cf. encadré analyse de cycle de vie). Rouler au BioGNV permet de réduire ses émissions de CO₂ de 80 %.

ANALYSE DE CYCLE DE VIE : LE BIOGNV AFFICHE LE MEILLEUR BILAN CARBONE

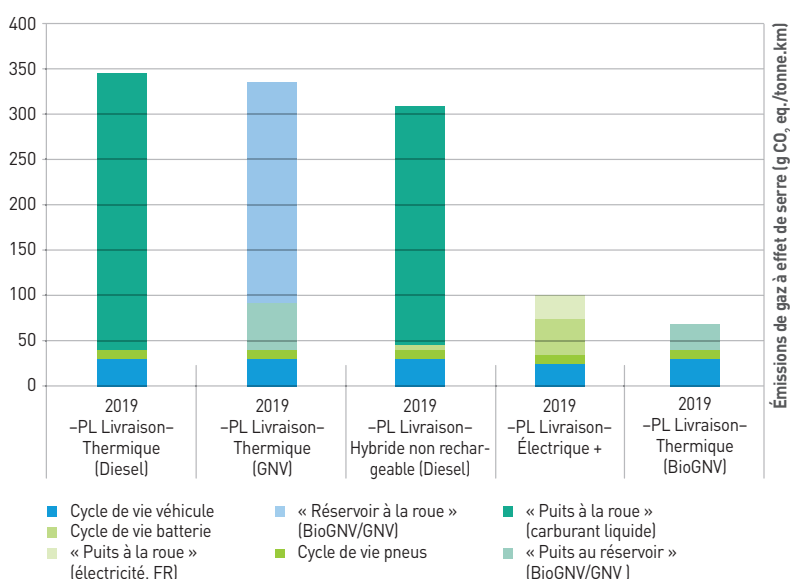
► Les analyses, réalisées par l'IFP Énergies Nouvelles en 2019 et par Carbone 4 en 2020, comparent les émissions de gaz à effet de serre des véhicules GNV, BioGNV, essence, diesel, électriques et hybrides sur le cycle de vie complet.

Il en ressort que sur l'ensemble de sa vie, un véhicule léger de moyenne gamme, un petit utilitaire ou un camion de livraison consommant du BioGNV impactent moins le climat qu'un véhicule électrique alimenté avec une électricité faiblement carbonée représentative du mix énergétique français.

L'utilisation d'un moteur thermique alimenté exclusivement au BioGNV donne les meilleurs résultats en termes d'émissions de gaz à effet de serre pour les véhicules légers, les véhicules utilitaires et les poids lourds 12 tonnes (cf. graphique). Viennent ensuite les hybrides rechargeables fonctionnant exclusivement à l'électrique (cas théorique, car l'autonomie réelle est de 50 à 70 km) et les véhicules électriques.

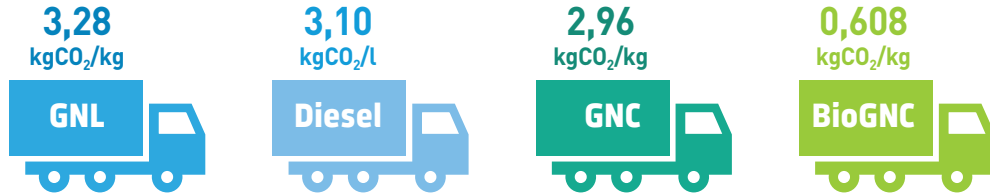
FOCUS SUR LES POIDS LOURDS DE LIVRAISON 12 TONNES

Les meilleurs résultats sont apportés par la motorisation thermique fonctionnant au BioGNV. Sur les 372 000 km parcourus en 12 ans, la phase d'utilisation – intégrant la consommation du carburant – est prépondérante.



ÉMISSIONS DE CO₂ PAR TYPE DE CARBURANTS

Chiffres Base carbone Ademe



Autres avantages, tant pour l'environnement que pour la qualité de l'air : la combustion du BioGNC (comme d'ailleurs du GNC) ne produit qu'une infime quantité de particules (contrairement au diesel ou à l'essence), et un véhicule roulant au gaz est deux fois moins bruyant qu'un véhicule diesel équivalent.

Le BioGNC, un biocarburant immédiatement disponible...

Le BioGNC poursuit sa progression

en 2021 : la part du BioGNC, parmi les ventes totales de BioGNC/GNC a été de 19,5% en 2021 contre 16,7% en 2019. La valorisation s'effectue au travers du mécanisme des garanties d'origine qui assure la traçabilité du biométhane injecté dans les réseaux de gaz naturel.

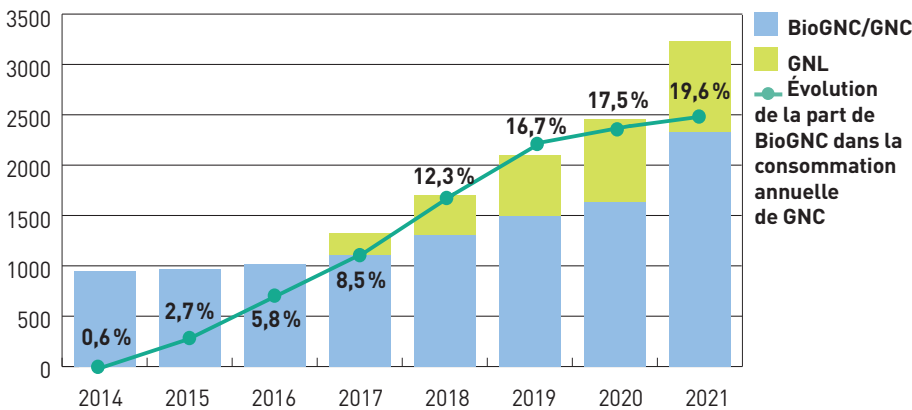
...et aux grandes ambitions

Ce biocarburant de deuxième génération « Made in France » et très peu émetteur de CO₂ s'intègre

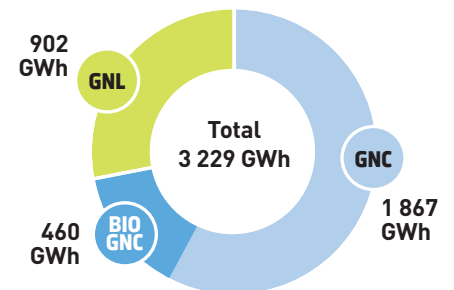
dans les politiques publiques nationales et européennes en faveur de la décarbonation du transport.

La trajectoire fixée par la filière vise une mobilité gaz 100% renouvelable en 2050. Le biométhane sera le principal contributeur de cette mobilité décarbonée. D'autres biocarburants de deuxième génération, tels que les BioSNG, carburants gazeux de synthèse, sont également en cours d'expérimentation.

ÉVOLUTION DE LA CONSOMMATION DE BIOGNC/GNC EN FRANCE (en GWh)



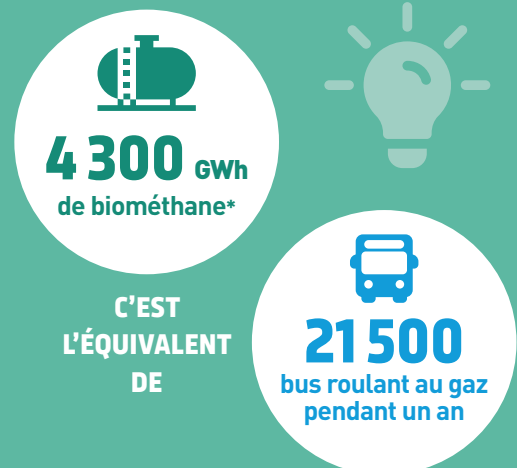
RÉPARTITION DE LA CONSOMMATION DE GNC EN FRANCE



FOCUS SUR LE BIOMÉTHANE

► Le biométhane est le résultat de la dégradation de matières organiques animales et/ou végétales par des micro-organismes (méthanisation). Celles-ci peuvent provenir de divers secteurs : agricole, industriel, déchets de restauration ou collectivités, boues de stations d'épuration ou encore gaz issus des installations de stockage des déchets non dangereux. À début mai 2022, 413 sites de méthanisation injectent du biométhane dans les réseaux gaziers, pour une capacité installée de plus de 7 TWh/an. La filière gazière estime que les gaz renouvelables pourraient représenter 20 % de la consommation de gaz en France en 2030.

CHIFFRES 2021



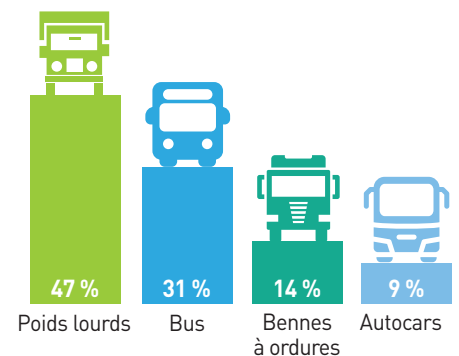
* Produit et injecté en France

BIOGNV/GNV : LE CARBURANT ALTERNATIF PLÉBISCITÉ POUR LES VÉHICULES LOURDS

Le BioGNV/GNV poursuit sa percée dans le mix énergétique des flottes publiques et privées. En 2021, il représente près de la moitié des bus immatriculés en France et presque 5% des immatriculations de poids lourds. Ses performances techniques et environnementales en font un allié de la transition énergétique du transport professionnel de marchandises et de voyageurs.



PART DU PARC PAR TYPE DE VÉHICULES LOURDS Chiffres à fin 2021



Le transport de passagers et de marchandises poursuit sa transition écologique en continuant à accorder au gaz une place de choix dans le mix énergétique. Les véhicules lourds (poids lourds, bus, autocars, bennes à ordures ménagères et autres véhicules industriels) représentent plus de la moitié des 30 525 véhicules roulant au gaz en cir-

culatation à fin février 2022. Les véhicules utilitaires légers représentent 28 % et la part des véhicules légers descend à 8 %.

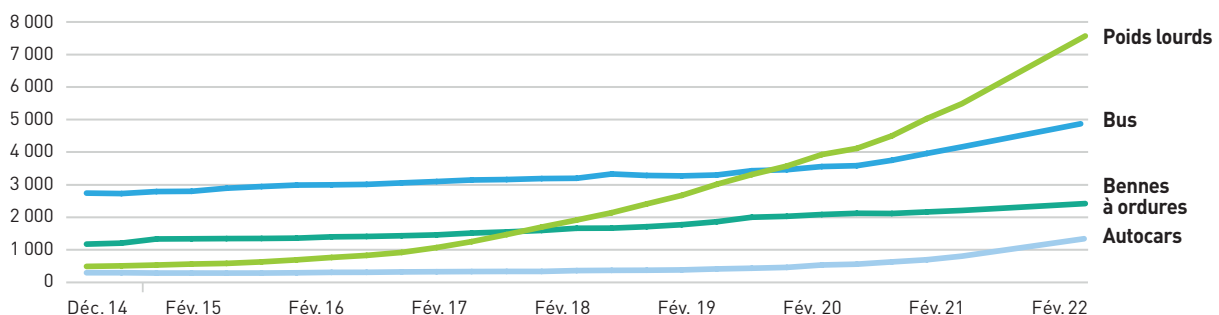
Les véhicules lourds constituent l'essentiel du parc roulant au GNV

La dynamique enclenchée ces dernières années se confirme en 2021, avec une très forte augmentation du

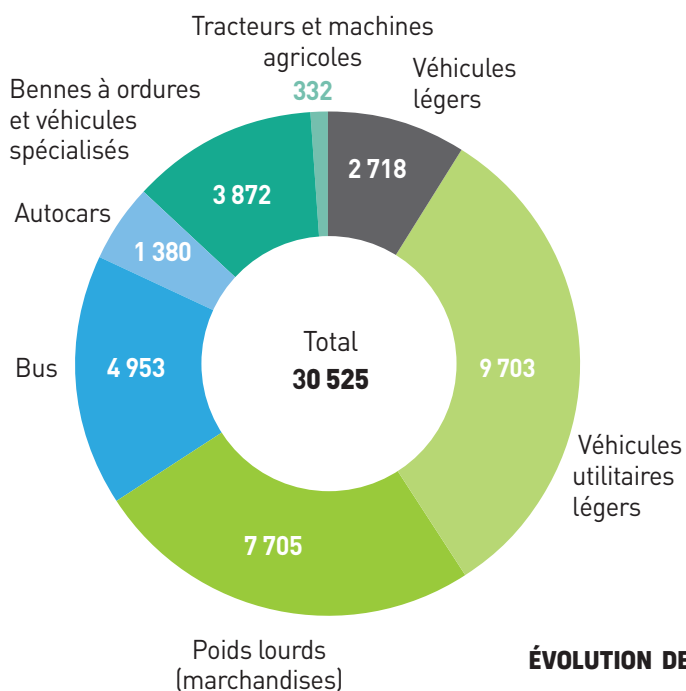
parc de véhicules lourds de +25 %. Le transport de marchandises représente 47 % du parc de véhicules lourds.

L'ensemble des segments de véhicules lourds dispose d'une offre en BioGNV/GNV. L'offre de tracteurs GNL s'étoffe, pour répondre aux besoins de transports longue distance (autonomie jusque 1 200 km).

ÉVOLUTION DU PARC PAR TYPE DE VÉHICULES LOURDS Chiffres à fin février 2022



LE PARC DE VÉHICULES BIOGNV/GNV EN FRANCE
Chiffres à fin février 2022



Le transport de passagers et de marchandises accélère sa transition énergétique avec le BioGNV/GNV

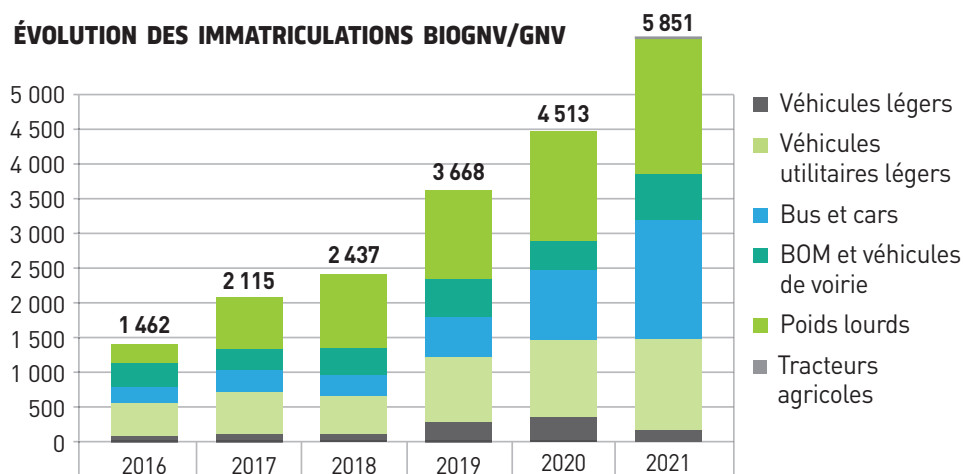
Le gaz confirme année après année sa place de choix en tant qu'énergie alternative au diesel, tant dans les flottes des collectivités territoriales que dans celles des transporteurs privés. 5 851 nouveaux véhicules GNV ont été immatriculés, soit 1 300 de plus que l'année précédente (la hausse est de 30 %).

Le transport de marchandises (PTAC > 3,5t et tracteurs) représente à lui seul 35 % des immatriculations de l'année 2021.

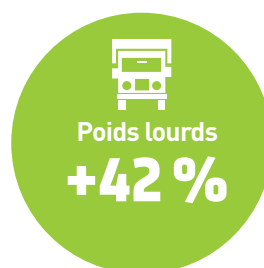
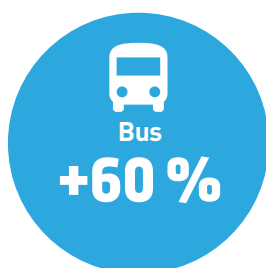
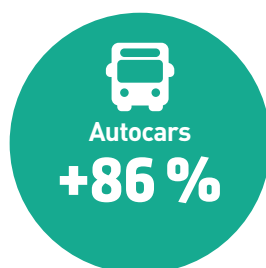
Le nombre d'immatriculations d'autocars a, quant à lui, pratiquement doublé au cours de l'année. Il représente 11 % des nouveaux véhicules roulant au GNV.

Dans leur globalité, les véhicules lourds comptent pour 75 % des nouvelles immatriculations de véhicules BioGNV/GNV en 2021.

ÉVOLUTION DES IMMATRICULATIONS BIOGNV/GNV



AUTOCARS, BUS ET POIDS LOURDS EN POINTE SUR LES IMMATRICULATIONS Par rapport à 2020



BIOGNV/GNV : LE CARBURANT ALTERNATIF PLÉBISCITÉ POUR LES VÉHICULES LOURDS (SUITE)

Le BioGNV poursuit sa percée dans les transports publics

Les collectivités locales ont été pionnières dans l'adoption du BioGNV/GNV, que ce soit pour les transports publics ou le ramassage des déchets, notamment. Certaines villes comme Nantes et Lille ont ainsi, au fil des années, converti l'ensemble de leur flotte de bus urbains au gaz. L'élan vers cette énergie alternative se confirme. Chaque année, de nouvelles collectivités adoptent le BioGNV/GNV pour la transition énergétique de leurs transports en commun. En 2021, Antibes, Caen,

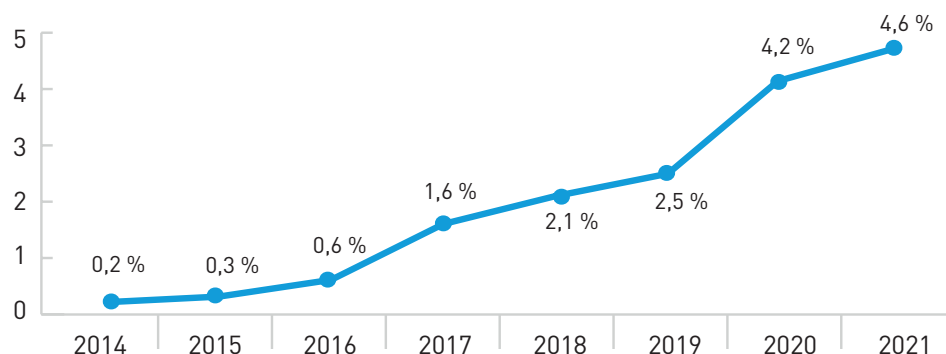
Rodez, Rennes, La Roche-sur-Yon, Reims, Compiègne, ou encore Mulhouse ont rejoint la liste des collectivités adeptes d'une mobilité gaz. Les bus de l'agglomération alsacienne roulent au biogaz, issu de la méthanisation des eaux usées.

Le BioGNV/GNV conserve un réel potentiel de développement dans les collectivités territoriales, car toutes n'ont pas encore atteint ce seuil. En outre, des innovations comme le retrofit GNV d'autocars ouvre de nouvelles perspectives économiques pour le verdissement des transports scolaires (cf. p. 14).



LA PART DES IMMATRICULATIONS AU BIOGNV/GNV DANS LE SEGMENT DES POIDS LOURDS

► Parmi les poids lourds (PAC_T ≥ 3,5 t) immatriculés en 2021, 1 sur 20 roule désormais au gaz (BioGNC, GNC ou GNL).





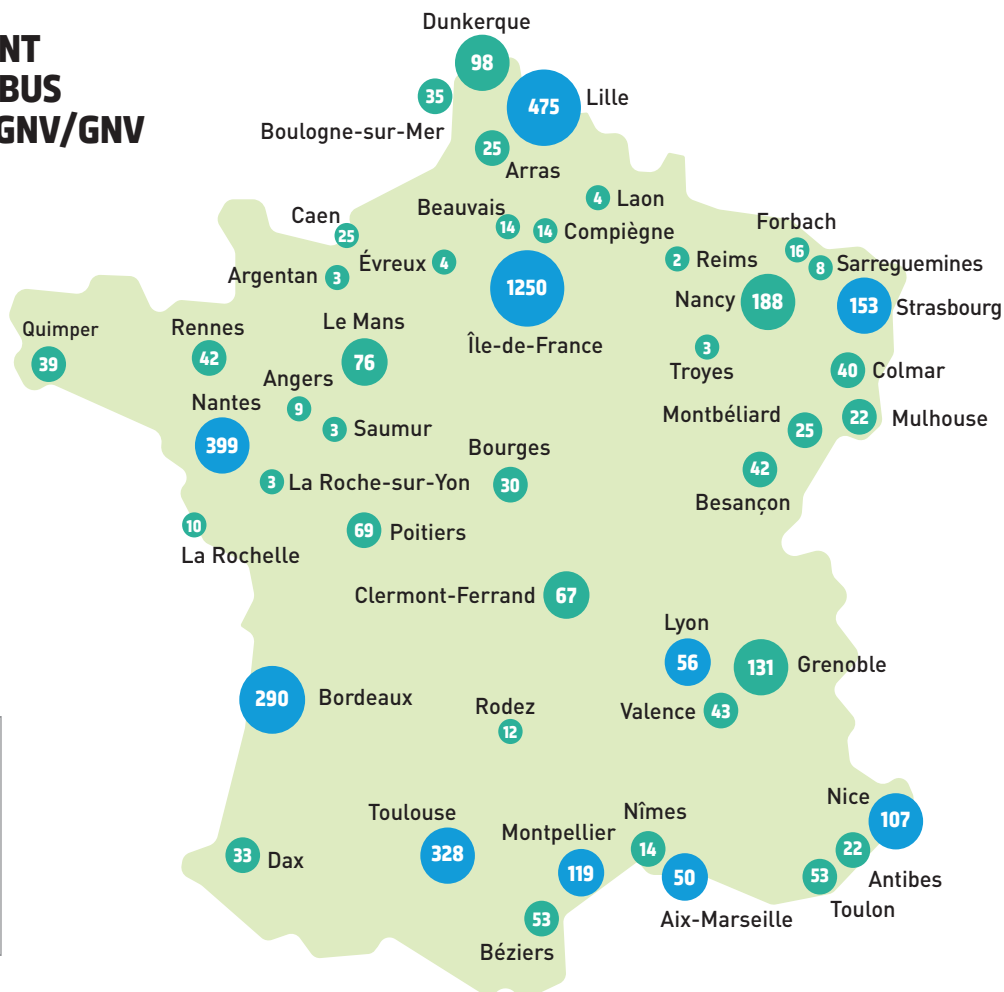
BON À SAVOIR

- ▶ **Les véhicules GNV bénéficient d'une étiquette Crit'Air 1**, quelle que soit leur année d'immatriculation. Ils peuvent ainsi rouler sans entrave, y compris dans les zones à faibles émissions (ZFE-m). À noter : l'étiquette s'applique également aux véhicules rétrofités.
- ▶ **Le dispositif de suramortissement** permet aux sociétés de bénéficier d'une réduction

extra-comptable pour l'achat de véhicules fonctionnant au BioGNV/GNV. Il s'appliquera au minimum jusqu'au 31 décembre 2024. Cette aide vise à compenser le surcoût à l'achat des véhicules fonctionnant au gaz naturel par rapport à des équivalents diesel. Elle concerne les camions, autocars et autobus dont le PTAC est supérieur ou égal à 2,6 tonnes.



LES VILLES DONT LA FLOTTE DE BUS ROULE AU BIOGNV/GNV



● Villes de plus de 250 000 habitants

TRANSPORTS FERROVIAIRE ET FLUVIAL : NOUVELLES PERSPECTIVES POUR LE BIOGNV/GNV

De plus en plus présent dans les transports routiers de marchandises et de passagers, le BioGNV diversifie ses usages dans la mobilité. Le rail et le secteur fluvial s'intéressent à ce carburant alternatif qui répond aux enjeux de qualité de l'air et d'indépendance énergétique des territoires.

TRAIN : LE BIOGNV COMME ALTERNATIVE AU DIESEL



Pour faire du fret ferroviaire un mode de transport 100 % écologique, la stratégie nationale bas carbone dernièrement révisée fait de l'utilisation du GNV une priorité, aux

côtés du retrofit et de l'hybridation. Elle estime en effet que l'électrification complète du réseau ne constitue pas une solution réaliste pour atteindre cet objectif. Chaque jour, 3 500 trains

à motorisation diesel transportent passagers et marchandises à travers le pays, car contrairement aux idées reçues, moins de la moitié du réseau ferré français est électrifié.

Décarboner le rail est un objectif majeur pour la SNCF, qui vise le remplacement de tous ses trains au diesel d'ici à 2035. Le GNV représente une alternative immédiatement disponible (contrairement à l'hydrogène, dont l'échéance est encore lointaine). Autre avantage du BioGNV/GNV, la transformation des rames actuelles peut s'effectuer à moindre coût. Plusieurs conseils régionaux se penchent sur la transition énergétique des transports régionaux dont ils ont la charge.

FOCUS SUR LES RÉGIONS HAUTS-DE-FRANCE ET NOUVELLE-AQUITAINE EN POINTE SUR LE TRAIN « VERT »

► La région Hauts-de-France, qui est l'une des principales productrices de biométhane en France, étudie un prototype de train roulant au BioGNV. Accompagnée par GRDF, cette démarche d'expérimentation concerne le fret et le transport de passagers.

Fret : transformation de locotracteurs diesel en dual fuel, solution technique reconnue comme peu onéreuse lors de l'étude de faisabilité. Les gains attendus en termes de réduction des émissions de CO₂ sont considérables : la conversion de dix locotracteurs en dual fuel BioGNV représenterait le retrait de la circulation de 23 000 automobiles.

Passagers : Une étude est en cours pour l'hybridation des motorisations des TER grâce à une configuration associant BioGNV et batteries.

► La région Nouvelle-Aquitaine, à travers son programme Néo Terra et sa feuille de route « 100 % gaz vert en 2050 », soutient la filière biométhane, dont les gisements sont importants sur son territoire. En 2021, le Conseil régional a validé le lancement d'une étude pour convertir une partie de ses TER au BioGNV, notamment les rames X73500.





FOCUS SUR UN CANAL VERT DANS LES HAUTS-DE-FRANCE

La société du Canal Seine Nord Europe réfléchit à l'aménagement d'infrastructures fluviales entre Compiègne et Cambrai. Quatre plateformes logistiques jalonnent le canal.

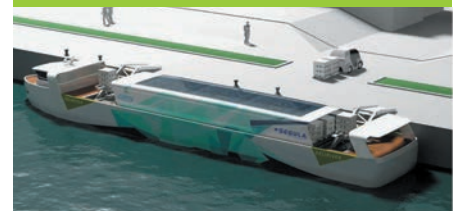
Le projet consiste à mettre à disposition des différents moyens de transport (péniches, trains, poids lourds ou encore véhicules utilitaires) des stations d'avitaillement en BioGNV/GNV.

FLUVIAL : LE BIOGNV À L'ÉTUDE

► Le transport fluvial est deux à quatre fois moins émetteur que le secteur routier à la tonne transportée. Néanmoins, les moteurs des péniches et des barges restent majoritairement anciens et très polluants. La filière est donc à la recherche de carburants propres, et le BioGNV pourrait être une alternative plus respectueuse de l'environnement pour un coût modéré. Plusieurs expérimentations ont été lancées, notamment dans les Hauts-de-France et en Île-de-France. Selon les porteurs de ces projets expérimentaux, le retrofit de bateaux circulant au BioGNV permet de réduire de 90% les émissions de CO₂ et de 98% les émissions de NO_x et de particules fines par rapport à un bateau à moteur diesel.



FOCUS SUR LES PROJETS DE RETROFIT SUR LA SEINE



► En Île-de-France, GRDF accompagne plusieurs projets d'utilisation de BioGNV, avec le soutien de la Région. Objectif : faire de l'axe Seine une voie de développement pilote du fluvial vert d'ici à 2024, année des Jeux Olympiques et de l'extension de la zone à faible émission du Grand Paris. Un bateau de fret évite la circulation en ville de 50 à 250 camions. Encourager le verdissement de ce mode de transport contribue donc aussi à l'amélioration de la qualité de l'air dans la région capitale.

L'expérimentation Green Deliver vise à équiper un pousseur d'un système hybride électrique/BioGNV qui reliera Mantes-la-Jolie au centre de la capitale.

L'étude menée avec la Communauté portuaire de Paris a pour objectif d'intégrer des solutions hybrides BioGNV dans le cadre du retrofit de 150 bateaux fluviaux.

LES TRANSPORTEURS PUBLICS ET PRIVÉS ACCÉLÈRENT LEUR TRANSITION ÉNERGÉTIQUE AVEC LE BIOGNV/GNV

Pour réduire leur empreinte environnementale, contribuer à la transition écologique et disposer d'un carburant de plus en vert, les transporteurs de passagers ou de marchandises mettent le BioGNV/GNV au cœur de leur transformation.



UNE FLOTTE 100 % BIOGNV POUR LES LIVRAISONS URBAINES DE GEODIS

Geodis, spécialiste du transport et de la logistique, poursuit le verdissement de sa flotte destinée à la livraison urbaine. Deux commandes successives de véhicules légers Iveco Daily, de porteurs Eurocargo et de tracteurs S-Way vont porter à 320 le nombre de véhicules GNV opérés par le logisticien. Cette flotte 100 % BioGNC affiche la vignette Crit'Air 1 qui permet aux véhicules de livraison de circuler dans les zones à faibles émissions mobilité

(ZFE-m). Ils sont, par ailleurs, certifiés « Pieck Quiet Truck 71 dB », pour des livraisons plus silencieuses. « *Cet investissement marque une nouvelle étape pour GEODIS dans la réduction de l'impact de ses activités sur l'environnement et la lutte contre le changement climatique. C'est notamment par le verdissement du transport routier sur le dernier kilomètre que nous contribuerons à décarboner le secteur* », indique Marie-Christine Lombard, Présidente du Directoire de Géodis.

TRANSPORTS PUBLICS ENCORE PLUS VERTS À POITIERS

► Pionnier des bus au GNV dès 1998, le Grand Poitiers a franchi une nouvelle étape en adoptant un BioGNV produit localement. Le GNV représente 62,5 % de la flotte de Vitalis, qui intègre à présent 18 bus roulant au BioGNV. Depuis février 2021, la régie des transports poitevins affiche le message « Nos déchets nous transportent ». Elle signifie ainsi aux 50 000 passagers quotidiens que ces bus roulent au BioGNV, carburant local et renouvelable. Le BioGNV est en effet produit dans deux unités de méthanisation construites en périphérie de la ville à Migné-Auxances et Yversay, alimentées par les déchets agricoles et alimentaires de la communauté de communes. Un bel exemple d'économie circulaire et de quête d'indépendance énergétique.



LE RÉTROFIT À L'HONNEUR SUR SOLUTRANS 2021 AVEC L'ÉCOL'CAR

► Comment changer de carburant sans changer de véhicule ? Grâce au rétrofit. Développé avec le concours du CRMT (centre de recherche et développement dédié aux motorisations alternatives), d'Iveco et des autocars Berthelet et avec le soutien de GRDF, un car scolaire a été

converti au GNC. Une première en Europe ! L'Écol'Car (c'est son nom) a été présenté à l'occasion du salon Solutrans. Cette transformation a permis de remplacer le moteur diesel Euro V par un bloc GNV Euro VI alimenté par des réservoirs placés dans la soute à bagages. Un projet qui ouvre la voie

à la démocratisation du rétrofit avec le projet de valider un kit de conversion. Cette alternative vertueuse à l'acquisition de véhicules neufs permettra aux acteurs du transport scolaire de répondre aux futures réglementations des zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m).

Plus de
30

entreprises du BTP ont déjà fait le choix du BioGNC/GNC (grandes entreprises et PME). Certains ont investi dans des stations privées en charge lente ou rapide.



UNE STATION PRIVATIVE SUR MESURE

► Blocalps, concepteur-fabricant de stations-service transportables et hors sol, a développé une station de stockage et distribution de BioGNV/GNV. Appelée EVO-BLOC, cette station modulaire est conçue pour s'adapter à la taille et aux besoins des entreprises par simple ajout de modules complémentaires.

La filière innove en continu.
Suivez l'actualité sur afgnv.fr

BIOGNV À LA FERME

En Bretagne, près de Fougères, Nicolas et Florent Morel sont des pionniers de la méthanisation, impliqués localement dans le développement du gaz vert. Chaque année, ils produisent 10 GWh (10 millions de kWh) de biométhane, grâce à la méthanisation des effluents de leurs élevages agricoles et résidus de cultures non alimentaires. Une partie de cette production est utilisée pour faire le plein de leurs véhicules (particuliers et utilitaires) au BioGNV ainsi que l'un des tout premiers tracteurs roulant au gaz, un New Holland T6 Methane Power.

Depuis avril 2021, une station privée délivrant du BioGNV est en effet installée sur l'une de leurs fermes. Celle-ci a été fournie par Prodeval. En parallèle, Nicolas et Florent Morel poursuivent le projet d'ouvrir une station publique à Fougères, capable d'accueillir poids lourds et véhicules légers.



TOUJOURS PLUS DE BIOGNC POUR MONOPRIX

Monoprix est un pionnier parmi les pionniers. L'enseigne de distribution a mis en circulation ses premiers véhicules GNV en 2003. Expérimentation suffisamment convaincante pour que, dès 2017, le GNV se généralise pour la logistique urbaine. Pour sa flotte de livraison à domicile (e-commerce), Monoprix mise sur le BioGNC. Sur la plateforme de Fleury-Mérogis (au sud de la région parisienne), l'intégralité du parc est constituée de véhicules GNV (un seul type de véhicule, une seule motorisation), roulant exclusivement au BioGNC. La plateforme est dotée d'une station privée connectée au réseau GRDF, permettant de faire le plein des véhicules en moins de cinq minutes. Ce choix d'un carburant 100 % renouvelable participe de la démarche écoresponsable de Monoprix.

UNE TRANSITION MASSIVE AU GNC POUR LE GROUPE HEPPNER

► Heppner, spécialiste des transports internationaux au départ et à destination de la France a défini sa feuille de route stratégique. Objectif : renouveler 50 % de son parc de véhicules en GNC d'ici à 2025. Engagé dans la transition énergétique depuis 2010, le groupe a en effet choisi le gaz comme énergie principale pour les dix prochaines années. 70 véhicules GNV (soit un quart de la flotte totale) ont déjà été commandés. En parallèle, une première station GNC privée a été mise en service au Mans en 2021.

Cette orientation stratégique répond à la fois aux demandes de ses donneurs d'ordre pour des solutions de transport à faible émission, aux restrictions de circulation dans les zones urbaines en France et en Europe, mais aussi aux aspirations des collaborateurs. Cette démarche de transition énergétique est donc placée au cœur de la responsabilité sociétale de l'entreprise familiale.





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 VÉHICULE ÉCONOMIQUEMENT ET TECHNIQUEMENT ÉPROUVÉE

- ▶ **Une gamme complète** de véhicules
- ▶ **Une autonomie et un temps d'avitaillement** similaires au diesel
- ▶ **Un surcoût à l'achat modéré**
qui peut être compensé par un
carburant moins cher que le diesel



UN CARBURANT AUX PERFORMANCES ENVIRONNEMENTALES DÉMONTRÉES

- ▶ **Des émissions de CO₂ comparables à l'électrique**
en tenant compte de l'intégralité
du cycle de vie du véhicule
- ▶ **Qui émet 80 % de CO₂**
de moins que le diesel

▶ **L'AFGNV** fédère les acteurs publics, économiques et industriels français pour accompagner le développement de l'usage carburant du gaz naturel et des gaz renouvelables en France. Notre association compte plus de 100 membres parmi lesquels des constructeurs de véhicules, des équipementiers de l'industrie gazière, des motoristes, des équipementiers de l'industrie automobile, des distributeurs et des fournisseurs d'énergie, des sociétés de transport collectif urbain, des entreprises de collecte d'ordures ménagères et des collectivités locales.

www.afgnv.fr



AFGNV – Association française du gaz naturel pour véhicules
8 Rue de l'Hôtel de ville, 92200 Neuilly-sur-Seine