

# INTÉGRER LE BioGNV

DANS LES ÉNERGIES  
À TRÈS FAIBLES ÉMISSIONS



## 1 Chiffre clé 30%

**30%** : la part des véhicules EURO 4 et EURO 5 encore en circulation dans les AOM (Autorités Organisatrices de la Mobilité) de moins de 100 000 habitants.

**30%** : surcoût que doivent supporter les AOM pour se mettre en conformité avec le décret du 17 novembre 2021.

## 2 POURQUOI C'EST UTILE ?

Si la mobilité la moins polluante reste la mobilité évitée, les besoins de transport demeurent. Les AOM sont donc obligées de verdir leurs flottes pour répondre aux objectifs nationaux et européens en matière de développement durable. Cela représente 1,2 milliard d'euros d'investissement sur 2021-2022, auquel s'ajoutent 148 millions d'euros pour la transition des dépôts de bus et autres infrastructures.

Le BioGNV (gaz naturel issu de la méthanisation, et non d'énergies fossiles) est une technologie accessible, notamment pour les plus petites AOM. Les véhicules BioGNV ne sont malheureusement pas considérés actuellement comme des véhicules à très faibles émissions (VTFE), contrairement à l'électricité et à l'hydrogène. Intégrer le BioGNV aux technologies dites VTFE permettrait ainsi d'accélérer et faciliter le processus de verdissement des flottes, au moins dans une logique transitoire.

L'exclusion du BioGNV pose également le problème des investissements déjà initiés par les AOM avant la mise en place de nouvelles contraintes. Elles se retrouvent avec des flottes BioGNV qui doivent déjà évoluer vers l'hydrogène et l'électricité pour correspondre à la réglementation.

## 3 POURQUOI / COMMENT C'EST POSSIBLE ?

Sans remettre en cause les autres technologies (hydrogène et électricité) qui ont chacune leurs atouts, ni flécher une technologie comme supérieure ou plus vertueuse, il s'agit de repenser les critères de notation des catégories EURO, pour considérer d'autres caractéristiques que les émissions de gaz à effet de serre, seuls pris en compte actuellement.

Lorsqu'on considère l'impact environnemental des technologies « du puits à la roue », le BioGNV apparaît en effet plus vertueux que des technologies concurrentes mieux classées. Plus mature, il offre également un meilleur rapport coût-performance que les autres technologies.

Une telle mesure permettrait de s'appuyer sur cette technologie pour faciliter et accélérer le verdissement des flottes, même de manière transitoire, avant de passer à des technologies considérées - à tort ou à raison - comme plus vertes.

*“ Le BioGNV est une technologie accessible, notamment pour les plus petites AOM ”*

## 4

### VRAIE QUESTION... FAUX PROBLÈME ?

**Pourquoi rajouter une technologie, qui crée des problèmes d'articulation, et repousser à plus tard la transition ?**

Concernant les parcs mixtes, les coûts supplémentaires, les difficultés techniques d'exploitation et d'approvisionnement dépendront des choix faits par les AOM.

Sur la question du temps, le BioGNV n'est pas une manière de repousser à plus tard. C'est à la fois une solution de transition et d'évolution partielle du parc en attendant d'investir vers d'autres technologies, lorsqu'elles seront plus abouties, moins coûteuses, et avec moins de risques technologiques.

