

# IDÉE #1 REÇUE

## « La mobilité risque de priver de biométhane d'autres usages plus difficiles à décarboner »

### FAUX... ET VOICI POURQUOI

Les projections concernant l'évolution du parc de véhicules lourds roulant au BioGNV à horizon 2030 et au-delà montrent que la part de la mobilité dans les consommations de biométhane restera inférieure à 20 %, laissant une place importante aux autres usages.

#### Un potentiel de biométhane évalué à 100 TWh en 2050

La **Stratégie Française Énergie Climat** table sur un fort développement du biométhane à l'horizon 2030, avec une production de l'ordre de 50 TWh, dont 44 TWh de biométhane injectés dans les réseaux. Cela correspond à une capacité de production multipliée par 4 par rapport à aujourd'hui, et à un relèvement des objectifs de la précédente PPE (entre 24 et 32 TWh en 2028 dont entre 14 et 22 TWh injectés). Cette trajectoire prend en compte les limites de production de notre biomasse.

De manière remarquable, les potentiels de production de biométhane à l'horizon 2050 avoisinent les 100 TWh par an dans l'ensemble des scénarios (ADEME, France Stratégie, WWF, etc.), malgré la grande diversité des visions et des partis pris sous-jacents.

→ Source : Programmation pluriannuelle de l'énergie 2019-2023 / Panorama des Gaz renouvelables 2023

#### Les besoins en biomasse pour la mobilité

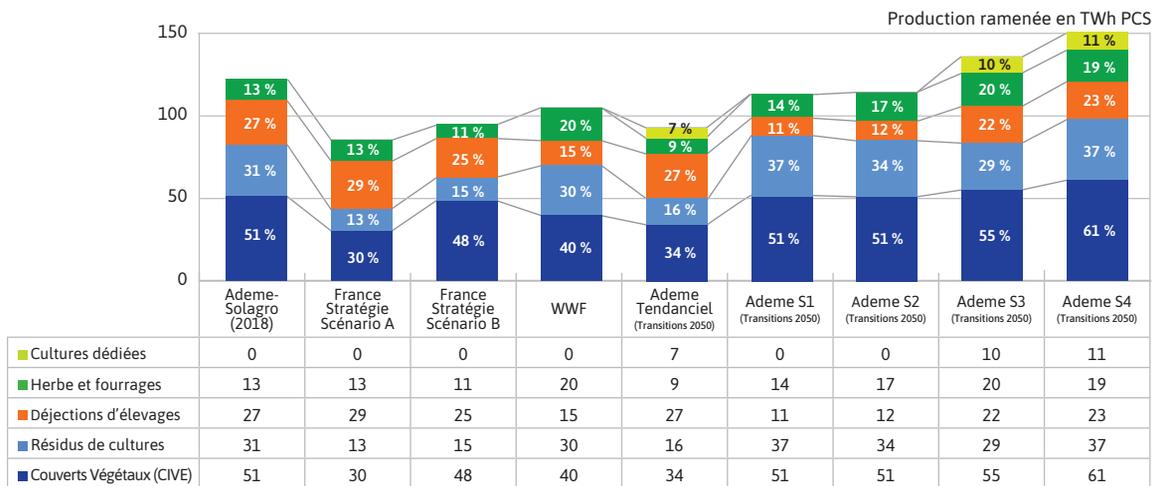
► Depuis 2020, en moyenne 20 % des garanties d'origine sont fléchées vers la mobilité chaque année. Ce chiffre n'a pas de raison d'augmenter au regard des prévisions des constructeurs et de la dynamique du biométhane.

► Début 2025, on comptait 40 600 véhicules roulant au BioGNV/GNV, dont 15 664 poids lourds et 9 867 bus et cars. **La consommation 2024 s'élève à 5 TWh de BioGNV/GNV ; le BioGNC représente 2,18 TWh.**

► Depuis trois ans, le rythme d'immatriculations de poids lourds gaz en France est de **2 150 par an et de 1 450 bus et cars**. Si les conditions réglementaires étaient optimales (BioGNV dans la Tiruert, ETS 2, clause de revoyure du règlement CO<sub>2</sub> véhicules lourds), les constructeurs seraient en mesure d'immatriculer jusqu'à **5 000 poids lourds par an**.

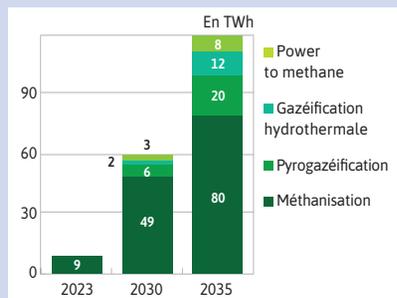
► En 2030, en considérant une progression constante, on compterait au maximum entre 28 000 et 35 000 poids lourds immatriculés

#### PRODUCTION DE BIOMÉTHANE EN FRANCE : COMPARAISON DES SCÉNARIOS 2050



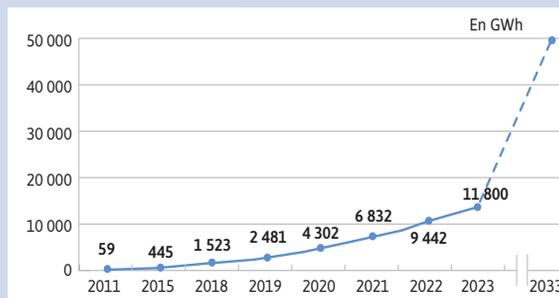
→ Sources : voir au verso « Pour aller plus loin »

#### TRAJECTOIRE DE PRODUCTION DE MÉTHANE RENOUVELABLE ET BAS CARBONE



→ Source : Perspectives Gaz 2024

#### CAPACITÉS DE BIOMÉTHANE RACCORDEES AU RÉSEAU



→ Source : Programmation pluriannuelle de l'énergie 2019-2023 / Panorama des Gaz renouvelables 2023

**La filière biométhane a dépassé les objectifs qui lui avaient été fixés par la loi de Programmation pluri-annuelle de l'énergie 2019-2023 en matière de production de biométhane : atteignant 11,8 TWh à fin 2023, contre 6 TWh prévus.**

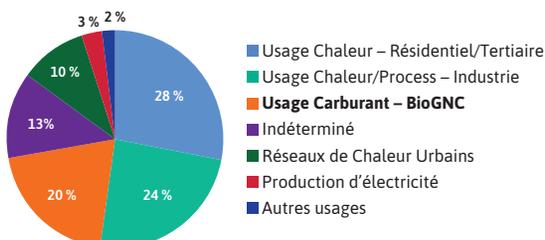


et 15 000 bus et cars. La consommation totale de GNV s'établirait ainsi entre 9 TWh et 11 TWh avec une part de BioGNV comprise entre 80 et 100 %.

→ Source : Observatoire du BioGNV Odré

Or la prévision gouvernementale de 44 TWh de biométhane injectés en 2030 correspond à une part de la mobilité limitée à 20%, **laissant ainsi une place très majoritaire aux autres usages.**

### VALORISATION DES GARANTIES D'ORIGINE UTILISÉES EN 2023



→ Source : Rapport d'activité du Registre des Garanties d'Origine du Biogaz 2023 par EEX

### Le BioGNV, un carburant issu de la biomasse

La production actuelle et future de BioGNV utilise une biomasse (effluents d'élevages, déchets céréaliers, surplus d'herbes, résidus de cultures annuelles, CIVE\*, etc.) que **seule la méthanisation est en mesure de valoriser**, aujourd'hui comme à moyen terme. Ces intrants n'impliquent quasiment pas de surfaces dédiées et **n'entrent pas en concurrence directe avec les cultures destinées à l'alimentation humaine ou animale** (food and feed).

\*Cultures intermédiaires à vocation énergétique, leur part est plafonnée à 15 %

Le BioGNV permet ainsi de valoriser des ressources agricoles inexploitées/autrefois inutilisées, générant des revenus supplémentaires pour les agriculteurs, sans concurrencer la production alimentaire.

→ Source : décret n° 2016-929 du 7 juillet 2016 pris pour l'application de l'article L. 541-39 du code de l'environnement

### Un rôle insuffisamment reconnu pour le BioGNV

Dans son document de travail de juin 2023 consacré à la planification écologique, le Secrétariat général à la Planification écologique classe les transports routiers parmi les « usages à interroger » en matière d'utilisation de la biomasse.

Pourtant, en même temps, l'État intègre le BioGNV dans des dispositifs fiscaux qui permettront de générer de nouveaux TWh de biométhane.

### LA TIRUERT DEVIENT L'IRICC

**Le futur dispositif d'incitation à la réduction de l'intensité carbone des carburants (IRICC) a pour ambition de contribuer à réduire l'intensité carbone dans les transports d'au moins 14,5 % d'ici à 2030** (objectif fixé par l'Union européenne).

**Pour plus d'efficacité, la France a inclus le BioGNV dans la liste des carburants verts** qui peuvent contribuer à atteindre l'objectif grâce à l'IRICC. Ce mécanisme vertueux permettra également de **financer nombre de nouveaux méthaniseurs et de maintenir durablement un prix du BioGNV à la pompe compétitif par rapport à celui du gazole**. Ainsi, grâce à ce dispositif fiscal, la mobilité pourra générer de nouveaux TWh de biométhane, et elle utilisera le biogaz qu'elle générera. Ces volumes aideront la France à se rapprocher de ses objectifs européens de décarbonation du transport.

**La décarbonation du secteur des transports est une tâche immense et urgente. Elle ne pourra être pleinement atteinte que par le recours à un mix incluant toutes les solutions vertueuses, dont le BioGNV.**



## 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)



▶ Solagro, Afterres 2050, 2016



▶ ADEME - Transition(s) 2050 (2021)



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



▶ Négawatt, Scénario 2022-2050, 2021

### DÉFINITIONS

- **La biomasse** est constituée de l'ensemble des matières organiques d'origine végétale ou animale se trouvant sur notre planète.
- **La méthanisation agricole** permet de traiter des déchets biodégradables. Elle produit du biogaz et du digestat.
- **Le biogaz** est composé à environ 50 % de biométhane (bioCH<sub>4</sub>). Purifié, il devient du biométhane à environ 97 % et peut être injecté dans les réseaux de gaz.
- **Le BioGNV** (Gaz Naturel Véhicules) est le nom 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.).

Conception-réalisation : MotàMeaux

**Pour décarboner le transport lourd, le BioGNV doit faire partie du mix énergétique**

