

PANORAMA BIOGNV 2020



Rouler au
BioGNV



SOMMAIRE

PANORAMA BIOGNV 2020



STATIONS BIOGNV/GNV

un réseau qui se densifie et maille l'ensemble du territoire

► P. 4

DES SOLUTIONS INNOVANTES au service des utilisateurs

► P. 6



TOUJOURS PLUS DE BIOGNV

vers une mobilité durable et décarbonée

► P. 8



BIOGNV/GNV, UNE ALTERNATIVE DE CHOIX

pour un transport et une mobilité durables

► P. 12

BIOGNV/GNV, UN CARBURANT PLÉBISCITÉ

par les transporteurs, la grande distribution et les collectivités

► 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.

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, alimentaire, etc.).

GNC

gaz naturel comprimé. Le gaz est comprimé à 200 bar dans les réservoirs. Il existe des GNC et des bioGNC.

GNL

gaz naturel liquéfié. Pour obtenir du GNL, le gaz est liquéfié à -162 °C, ce qui permet d'avitailer de plus grandes quantités de carburant et d'obtenir des autonomies comparables à celles du diesel. Ce carburant est réservé aux poids lourds.

LE GNV ET LE BIOGNV, OU COMMENT ACCÉLÉRER LA TRANSITION VERS UNE MOBILITÉ DURABLE



Faut-il le rappeler, le secteur des transports terrestres est le plus fort émetteur de gaz à effet de serre en France, avec 28% des émissions de CO₂. Il est aussi le principal émetteur de NO_x (57%) et une importante source de particules. Le transport routier de marchandises est aujourd'hui assuré à 95% par des véhicules diesel.

L'AFGNV promeut une mobilité décarbonée, dans laquelle le gaz naturel véhicules (GNV), et tout particulièrement le BioGNV, prendra toute sa place dans le mix énergétique. En effet, les véhicules roulant au GNV permettent de réduire les émissions de gaz à effet de serre de 15% par rapport au diesel, et de 80% pour le BioGNV. Les niveaux de polluants locaux très faibles et très nettement inférieurs à la norme Euro 6 contribuent à améliorer la qualité de l'air. D'ailleurs, quelle que soit leur année d'immatriculation, les véhicules GNV bénéficient de la vignette Crit'Air 1. Ils possèdent donc de nombreux atouts pour un transport durable des personnes et des marchandises.

Encore naissant il y a 20 ans, le GNV comme le BioGNV ont pris un essor considérable dans notre pays au cours des cinq dernières années. La filière s'est structurée, dans le domaine de la distribution et de la production de ce carburant, en lien avec le développement simultané d'une offre de véhicules toujours plus diversifiée.

En établissant ce premier panorama du BioGNV en France, nous souhaitons mettre en avant la pertinence de ce carburant, qui se verdit extrêmement rapidement grâce à l'essor du biométhane.

Nous voulons pointer tout particulièrement sa progression dans les flottes de véhicules lourds, dont il répond aux attentes tant au plan environnemental, économique que sociétal.

Enfin, nous nous félicitons de la dynamique qui anime le réseau de stations qui maille le territoire français, constituant le premier réseau européen de stations BioGNV/GNV pour les poids lourds.

GILLES DURAND,
secrétaire général de l'AFGNV

À FIN 2020

175

points
d'avitaillement
ouverts au public

100

projets de stations
publiques

2 487

GWh de gaz
consommés en
mobilité

17,5%

de BioGNC dans
la consommation
annuelle de GNC

24 742

véhicules BioGNV /
GNV en circulation

4 513

immatriculations
de véhicules neufs

Où faire le plein de BioGNV/GNV ?

STATIONS BIOGNV/GNV : UN RÉSEAU QUI SE DENSIFIE ET MAILLE L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE

Le réseau de stations BioGNV/GNV se développe à un rythme soutenu sur l'ensemble du territoire français. L'objectif de 250 points d'avitaillement que s'est fixé la filière en 2016 sera atteint en 2021. Le maillage du territoire, dans les agglomérations et sur les principaux axes routiers et autoroutiers, permet aux véhicules roulant au gaz de traverser la France sans souci.

Au 31 décembre 2020, 136 stations GNV sont en service sur le territoire français. Parmi ces stations ouvertes au public, 39 servent à la fois du GNC, du BioGNC et du GNL, ce qui représente au total 175 points d'avitaillement* (GNC/BioGNC, GNL ou mixte).

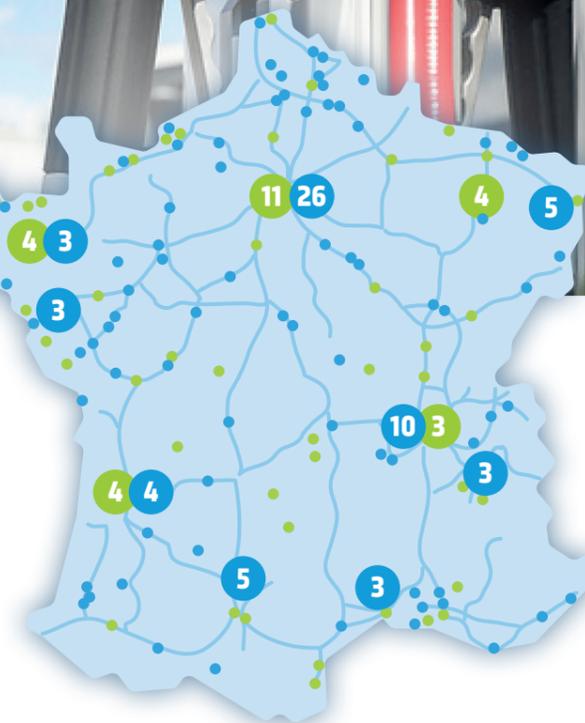
Le maillage du territoire s'étoffe

Le déploiement du réseau s'accélère depuis 2017. La France détient le premier réseau européen de stations

pour avitailler les poids lourds roulant au gaz. Une partie de ces stations est implantée sur autoroutes, contribuant au maillage du continent et facilitant la traversée de l'Europe par les transporteurs routiers. D'autant que l'avitaillement est extrêmement rapide : 10 minutes environ pour un plein de gaz, comme pour un poids lourds traditionnel. Malgré la crise sanitaire, 2020 est une année record en termes de mises en service, avec 44 nouveaux points d'avitaillement, dont 25 distribuent du BioGNC et 13 du GNL.



OÙ TROUVER DU GNV EN FRANCE ?
LE PARC DE STATIONS BIOGNV/GNV PUBLIQUES AU 31/12/2020



▶ Consulter la carte détaillée : <https://www.afgnv.org/stations/>
● En service ● En projet

Un nouveau palier sera franchi en 2021, avec la mise en service prévue d'une centaine de nouvelles stations dont un quart proposeront du GNL. À ces stations ouvertes au public, s'ajoutent environ 200 stations privées. De nombreux utilisateurs de flottes BioGNV/GNV disposent, en effet, de leurs propres stations (flottes d'entreprises et collectivités, transports publics, exploitants de bennes à ordures ménagères et logisticiens).

*Une même station délivrant du GNC et du GNL comptera dans les statistiques officielles comme 2 points d'avitaillement



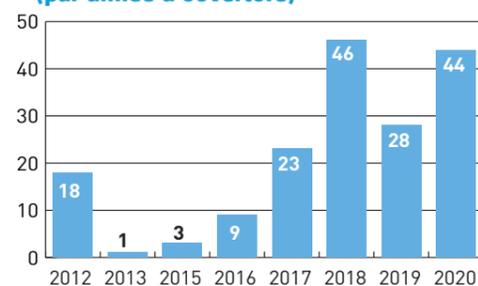
QUEL TYPE DE GAZ DANS LES STATIONS ?

P Parmi les points d'avitaillement ouverts depuis 2012

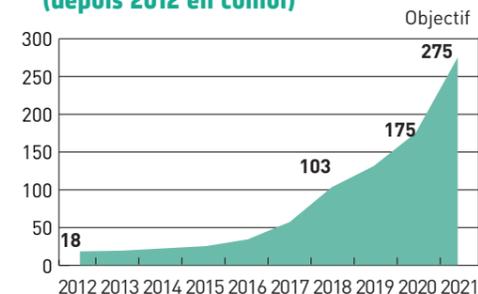
Pourcentage de points qui servent

GNC	74 %
BioGNC	66 %
GNL	26 %

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



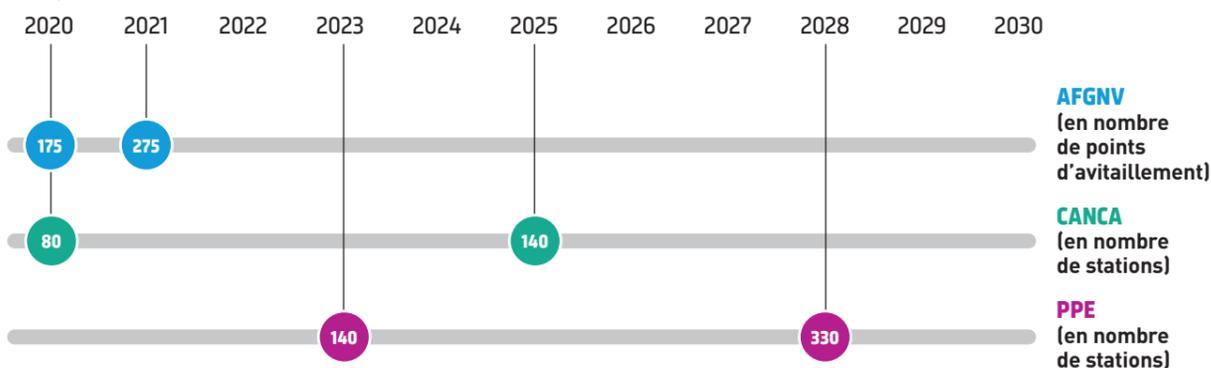
POINTS D'AVITAILLEMENT OUVERTS (depuis 2012 en cumul)



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. Ces objectifs sont nettement dépassés, cinq années avant cette échéance.

OBJECTIFS



Quoi de neuf pour la mobilité gaz ?

DES SOLUTIONS INNOVANTES AU SERVICE DES UTILISATEURS

Les solutions BioGNV/GNV évoluent et s'adaptent toujours mieux aux besoins des utilisateurs. Alliant infrastructures et services, la filière place l'innovation au cœur de sa croissance, avec le déploiement de solutions complémentaires.



HAM LIVRE DES STATIONS GNL « À DOMICILE »

► Le groupe HAM, à la tête d'un réseau de 70 stations fixes et mobiles en Espagne, a développé un concept de station mobile de GNL conforme aux normes françaises, qui devrait permettre son implantation prochaine sur le territoire. Ce poste d'avitaillement se compose d'un réservoir cryogénique de 67 m³, d'une pompe de distribution homologuée et d'un flexible de 9 m

reliant ces deux équipements. Il se transporte par la route et s'implante facilement, en fonction des besoins.

Capable de s'adapter à la température optimale préconisée par chacun des constructeurs de poids lourds roulant au GNL, la station est compatible avec les camions commercialisés par Iveco, Scania et Volvo.



DE LA FERME À LA ROUE... UNE SOLUTION LOCALE POUR LA PRODUCTION DE BIOGNV

► Prodeval est une société française créée en 1990 pour la valorisation et le traitement du biogaz issu de la méthanisation des effluents d'élevage et autres déchets agricoles. S'appuyant sur une technologie d'épuration éprouvée, l'entreprise a développé un procédé économique de production et de distribution de BioGNV.

Cette solution est destinée aux producteurs de biogaz (méthanisations agricoles, industrielles ou territoriales) qui l'utilisent en cogénération. L'unité AgriGNV permet de valoriser *in situ* ou localement les excédents de production pour les orienter vers la mobilité. Cette innovation permet d'alimenter en BioGNV des engins lourds ou des véhicules légers.

Deux stations ont été mises en service en 2020, et cinq autres sont prévues en 2021.

MOBILEAN FACILITE L'UTILISATION DU BIOGNV / GNV PAR LES ARTISANS

► La perspective de l'interdiction du diesel dans le cœur des villes a inspiré une start-up rémoise. Mobilean s'est donné pour mission de favoriser le développement du parc de voitures ou d'utilitaires roulant au GNV ou BioGNV. Avec le concours du Costic, centre d'études et de recherche des industries climatiques, elle développe des bornes de recharge compactes, qui s'installent en intérieur ou en extérieur. Le plein se fait en 3 à 4 heures par véhicule, avec la possibilité d'avitaillement simultanément deux véhicules lorsque la borne est connectée directement au réseau de gaz naturel.

Si la station est couplée à un stockage, le plein se fait en une minute. Mobilean vise en priorité les professionnels – des artisans qui, demain, ne pourront plus utiliser leur véhicule diesel dans les zones à faibles émissions. L'offre intègre dans un même contrat la location longue durée du véhicule et de la station ainsi que la fourniture du gaz.



QUAND LA STATION-SERVICE GNV VIENT AU VÉHICULE

► TankYou, start-up spécialisée dans la distribution de carburant, a développé un service adapté aux véhicules GNV. À l'aide d'un véhicule dédié, la société propose de remplir le réservoir des VUL ou des camions, trop éloignés d'une station GNV pour refaire le plein – que ce soit pour un dépannage ou de manière régulière. Le service est assuré en conformité avec les règles en vigueur en matière de sécurité, de métrologie, de distribution et de transport de matières dangereuses. Expérimentée en Île-de-France, la solution d'avitaillement mobile pourrait se déployer dans l'Hexagone dans les prochains mois.



Comment le GNV évolue-t-il en France ?

TOUJOURS PLUS DE BIOGNV : VERS UNE MOBILITÉ DURABLE ET DÉCARBONÉE

Le BioGNV apporte une réponse à l'enjeu de décarbonation des transports et aux attentes des utilisateurs. Carburant renouvelable et durable, il représente près de 20 % des volumes de gaz carburant en France.



La consommation de GNV – tous types de gaz confondus – s'établit à 2 490 GWh à fin 2020, soit une progression de 19 % par rapport à 2019. C'est une fois et demie le volume de GNV consommé en 2016, et l'équivalent de la consommation de près de 220 000 véhicules légers.

Une croissance annuelle des consommations de l'ordre de 20 %

Cette progression en 2020, malgré un contexte de crise sanitaire qui a conduit à

une circulation extrêmement réduite des transports en commun (les bus représentent plus de la moitié des consommations de GNV) est tout à fait remarquable. Ces chiffres prouvent donc l'intérêt croissant porté à ce carburant alternatif par les collectivités et les transporteurs.

Le BioGNV, une alternative sérieuse pour la décarbonation des transports

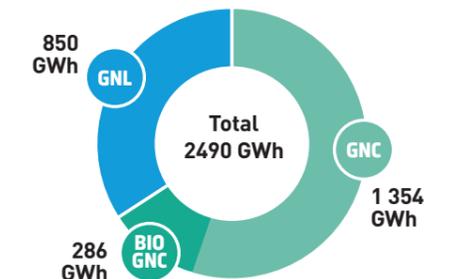
Le BioGNV présente des atouts supplémentaires par rapport au GNV en termes de décarbonation : si le GNV permet de réduire les émissions de gaz à effet de serre de 15 % par rapport au diesel, ce taux atteint 80 % avec le BioGNV. Cet avantage est dé-

terminant pour les collectivités et les transporteurs conscients des enjeux environnementaux et climatiques. Ce biocarburant de deuxième génération répond aux exigences de la Directive européenne sur les énergies renouvelables, sachant que les règles d'émissions de GES devraient encore être durcies dans les prochains mois.

Un biocarburant en forte croissance

Le GNV devient de plus en plus renouvelable au fur et à mesure que le gaz se verdit. Près de 20 % des véhicules qui roulent au gaz en France utilisent du BioGNV. La part de BioGNV dans les consommations de GNV continue de

RÉPARTITION DE LA CONSOMMATION DE GNV EN FRANCE



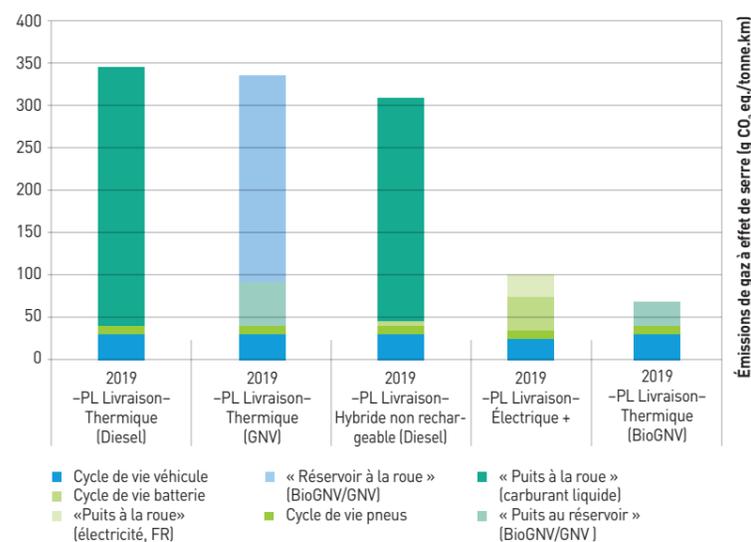
croître en 2020, malgré une baisse du transport de voyageurs, principal utilisateur de ce carburant renouvelable. La filière vise 100 % en 2050. Le BioGNV est le nom du biométhane utilisé en mobilité. Il est produit localement, à partir de déchets organiques, au cœur des territoires. Ce biocarburant avancé de deuxième génération est un débouché d'excellence du biométhane et un moteur de l'économie circulaire. 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.

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

L'IFP Énergies Nouvelles et Carbone 4 ont réalisé (respectivement en 2019 et 2020) des analyses de cycle de vie (ACV) des émissions de gaz à effet de serre des véhicules GNV, BioGNV, essence, diesel, électrique et hybride. Ces analyses en cycle de vie complet tiennent compte de l'intégralité des émissions d'un véhicule, depuis sa production jusqu'à son recyclage, en passant par la production du carburant consommé. Elles montrent que l'empreinte carbone d'un véhicule roulant au BioGNV est aussi voire plus performante que celle d'un véhicule électrique fonctionnant à l'électricité française faiblement carbonée. Selon cette étude, pour les véhicules légers, les véhicules utilitaires et les poids lourds 12 tonnes (cf. graphique), l'utilisation d'un moteur thermique alimenté exclusivement au BioGNV donne les meilleurs résultats en termes d'émissions de GES. Suivent les hybrides rechargeables fonctionnant exclusivement à l'électricité (cas théorique car l'autonomie réelle est de 50 à 70 km) et les véhicules électriques. Les bus font jeu égal.

FOCUS SUR LES POIDS LOURDS DE LIVRAISON 12 TONNES

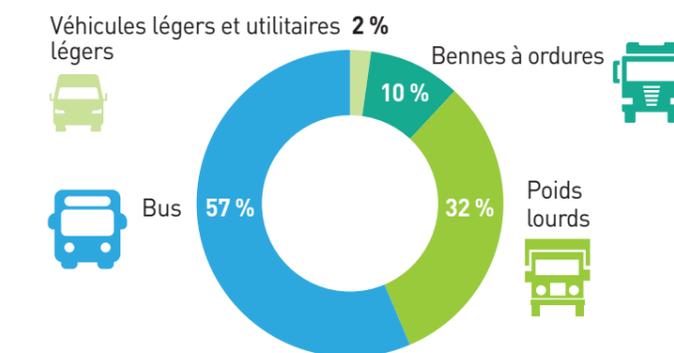
Les meilleurs résultats sont apportés par la motorisation thermique fonctionnant au BioGNV. Sur les 372 000 kilomètres parcourus en 12 ans, la phase d'utilisation – intégrant la consommation du carburant – est prépondérante.



17,5 % DE BIOGNC DANS LA CONSOMMATION FRANÇAISE DE GNV



LES VÉHICULES LOURDS CONSOMMENT 98 % DU GNC DISTRIBUÉ EN FRANCE



CONNAÎTRE LE PRIX DU GNV

L'indice CNR* du coût du carburant GNV est disponible en ligne (www.cnr.fr/espaces/13/indicateurs/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

Quels types de véhicules soutiennent le marché ?

BIOGNV/GNV : UNE ALTERNATIVE DE CHOIX POUR UN TRANSPORT ET UNE MOBILITÉ DURABLES

Compte tenu de ses performances techniques – autonomie pouvant aller jusqu’à 1 200 km – et avec des temps d’avitaillement similaires à ceux du diesel, le GNV s’impose comme l’alternative économique et écologique au diesel, dans le transport professionnel de marchandises et de voyageurs. La preuve en chiffres.



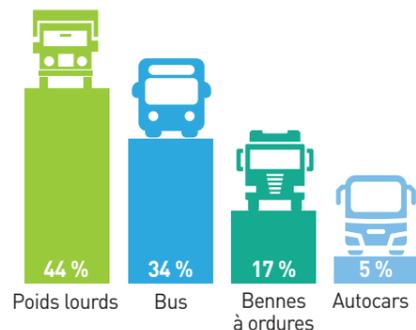
Le transport de passagers et de marchandises opère sa transition écologique en confirmant la place de prédilection du gaz dans le mix énergétique des flottes. Les véhicules lourds représentent plus de la moitié des 24 742 véhicules GNV en circulation à

fin 2020. Les véhicules utilitaires légers représentent 35 %, et les véhicules légers seulement 11 %.

Un parc constitué majoritairement de véhicules lourds

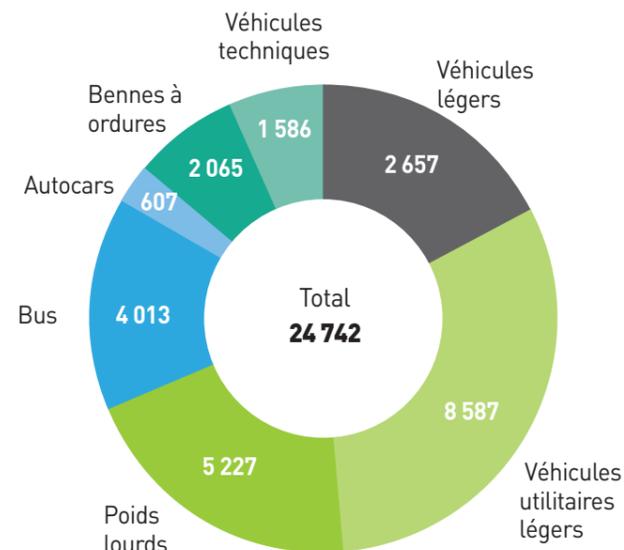
La dynamique enclenchée ces dernières années se confirme en 2020,

RÉPARTION DU PARC PAR TYPE DE VÉHICULES LOURDS Chiffres à fin 2020



avec une nouvelle progression de 17 % par rapport à 2019, pour l’ensemble des véhicules lourds. Les camions de marchandises représentent 44 % du parc de véhicules lourds, suivi par les bus (34 %) et les bennes à ordures ménagères (17 %). L’ensemble des segments de véhicules

LE PARC DE VÉHICULES BIOGNV/GNV EN FRANCE Chiffres à fin 2020

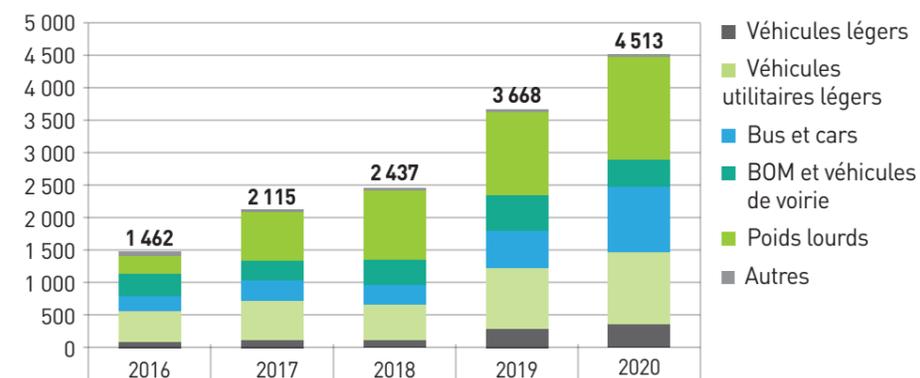


lourds dispose aujourd’hui d’une offre GNV, et celle-ci ne cesse de s’étoffer.

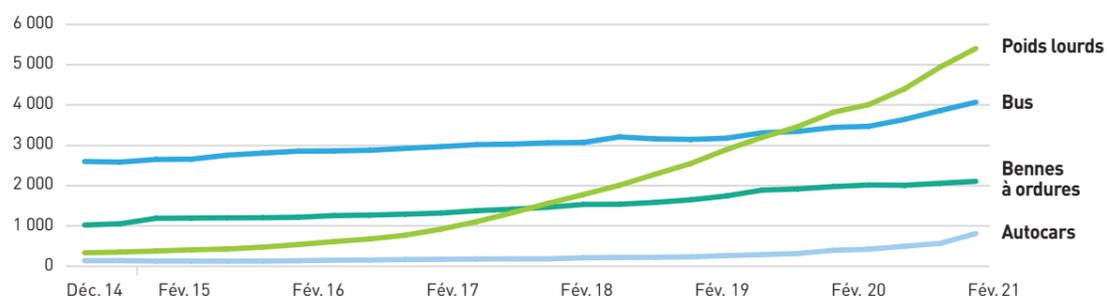
Les immatriculations de véhicules GNV en forte hausse

La crise sanitaire n’a pas ralenti l’attrait des entreprises et des collectivités pour les véhicules roulant au GNV. Plus de 4 500 nouveaux véhicules GNV ont été immatriculés en 2020, soit près de 1 000 de plus que l’année précédente. Les poids lourds représentent à eux seuls 35 % des immatriculations, signe d’un intérêt croissant des professionnels pour un transport décarboné.

ÉVOLUTION DES IMMATICULATIONS GNV



ÉVOLUTION DU PARC PAR TYPE DE VÉHICULES LOURDS Chiffres à fin février 2021

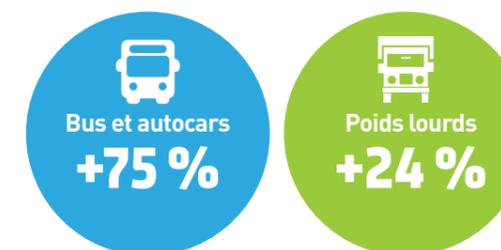


AUTOCARS, BUS ET POIDS LOURDS EN POINTE SUR LES IMMATICULATIONS

Parmi les 4 513 nouveaux véhicules GNV immatriculés en 2020, 2 818 sont des véhicules lourds (soit 62 % des nouvelles immatriculations).

Si les poids lourds et les bus représentent les plus gros volumes de véhicules neufs mis sur le marché en 2020, ce sont les autocars qui se taillent la part du lion, avec un doublement de la flotte (355 unités en 2020, contre 122 en 2019). L’arrivée de deux nouveaux constructeurs (Isuzu et Irizar) sur le marché des bus GNV dope l’offre fournisseurs et les ventes sur le secteur du transport de passagers interurbains.

ÉVOLUTION PAR RAPPORT À 2019



Quels types de véhicules soutiennent le marché ?

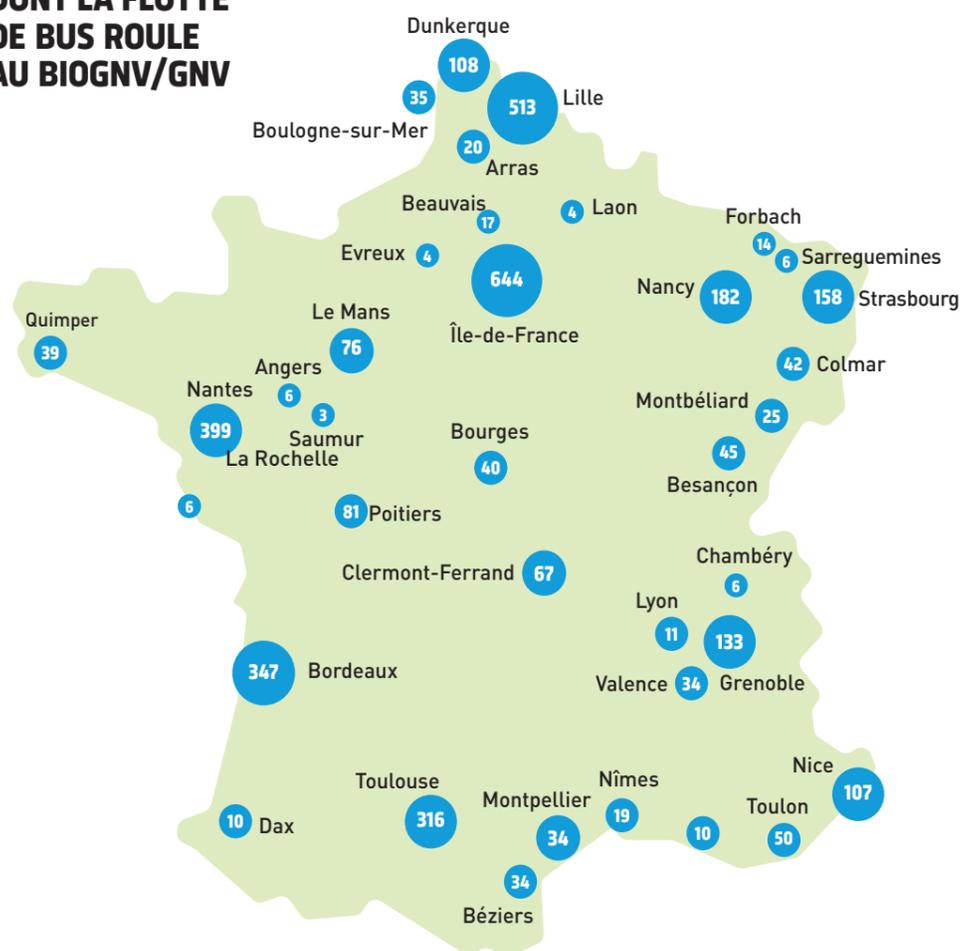
BIOGNV/GNV : UNE ALTERNATIVE DE CHOIX POUR UN TRANSPORT ET UNE MOBILITÉ DURABLES (SUITE)

Le BioGNV, un carburant plébiscité par les collectivités

Les bus constituent un marché historique, grâce à des villes qui ont fait, très tôt, le choix du gaz. Depuis fin 2019, une nouvelle accélération se fait sentir, tant sur le renouvellement de parc que sur l'adoption du gaz pour le verdissement des transports publics. À fin 2020,

plus d'1 bus sur 3 mis en circulation en France roule au gaz. Les villes de Dax, Saumur, Toulon ou Chamonix ont rejoint la liste des collectivités adeptes du GNV. Île-de-France Mobilités prévoit de convertir l'ensemble de sa flotte en véhicules propres d'ici à 2025. L'opérateur francilien s'est fixé pour objectif de disposer de 70 % de bus roulant au BioGNV.

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



1/3
nouveau bus roule au GNV en France

1/5
nouvelle benne à ordures

1/25
nouveau camion



22%
de part de marché

Les bennes à ordures ménagères GNV constituent le deuxième segment le plus porteur pour ce carburant alternatif.



BON À SAVOIR

► Les véhicules GNV, quelle que soit leur année d'immatriculation, bénéficient d'une étiquette Crit'Air 1, ce qui leur permet de circuler sans entrave, même dans les zones à faibles émissions (ZFE), aussi appelées zones à circulation restreinte (ZCR).

► Le dispositif de suramortissement concerne les utilitaires, camions et autocars GNV dont le PTAC (poids total autorisé en charge) est supérieur ou égal à 2,6 tonnes. Ce dispositif fiscal permet de compenser le surcoût à l'achat des véhicules fonctionnant au gaz naturel par rapport à des équivalents diesel. Il s'applique jusqu'à fin 2024, et peut aller jusqu'à 60 %. Ainsi, un camion GNV acheté 80 000 euros peut être amorti à hauteur de 128 000 euros, dans le cas d'un suramortissement de 60 %.



LA PART DE MARCHÉ DU GNV DANS LE SEGMENT DES POIDS LOURDS

► Dans le domaine du poids lourds (camions PTAC > 3,5 t et tracteurs routiers), l'adoption du GNV progresse. La part de marché du GNV dans les flottes de poids lourds a doublé en une année, pour représenter 4,2 % à fin 2020. C'est déjà près d'1 camion sur 20 qui roule au gaz (GNC, BioGNC ou GNL).



REPÈRE PPE

La programmation pluriannuelle de l'énergie fixe des objectifs en termes d'évolution du parc de véhicules.

- Échéance 2023 : 21 000 poids lourds et BOM, 4 900 bus et cars, 40 000 VUL
- Échéance 2028 : 54 000 poids lourds et BOM, 7 500 bus et cars, 110 000 VUL

L'évolution du parc de poids lourds repose sur une hypothèse de fort développement du GNV, avec une trajectoire à 2050 de 60 % de motorisations GNV et de 30 % d'électrique dans les immatriculations de poids lourds.

Pourquoi choisir le BioGNV/GNV en 2021 ?

BIOGNV/GNV, UN CARBURANT PLÉBISCITÉ PAR LES TRANSPORTEURS, LA GRANDE DISTRIBUTION ET LES COLLECTIVITÉS

Réduire son empreinte environnementale, utiliser un carburant économique et contribuer à la transition écologique : trois raisons majeures pour les opérateurs de convertir leur flotte au GNV, BioGNV ou GNL. Retour sur quelques acquisitions marquantes de l'année.



OPÉRATION BUS PROPRES POUR ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS

► Île-de-France Mobilités (IDFM), l'autorité organisatrice des transports de la région Île-de-France, a lancé un ambitieux programme de verdissement de

sa flotte de bus. Pour réduire de moitié ses émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2025, elle s'est fixé pour objectif 100 % de véhicules propres (gaz et

électrique) en 2025 pour la zone dense, et en 2029 pour l'ensemble de la région. Le plan « Bus propres » la RATP prévoit ainsi le remplacement de 2 100 bus d'ici à 2025, donnant la part belle au BioGNC avec 1 400 unités. L'opérateur a également engagé la conversion au BioGNV de la moitié de ses centres bus. Chacun sera équipé de deux types de charge : lentes pour recharger les véhicules durant la nuit et rapides pour un avitaillement en seulement quelques minutes.

À noter, le gaz qui alimente les bus est produit dans la région, à partir des déchets de la collectivité.

50 BUS AU GAZ NATUREL POUR LA MÉTROPOLE DE TOULON

► Engagée dans l'acquisition d'une flotte de 50 bus au gaz naturel, la métropole Toulon Provence Méditerranée a mis en circulation les 17 premiers exemplaires, dont 2 bus articulés, en mars 2020.

En parallèle, la métropole a équipé en infrastructures d'avitaillement son dépôt de Brégaillon. La station compte 58 postes à charge lente pour un avitaillement complet en 5 heures et 2 postes à charge rapide. Fonctionnant aujourd'hui avec un mélange de GNV et BioGNV, ces bus seront à terme 100 % verts grâce au biométhane produit par les stations d'épuration de la métropole : la boucle vertueuse est bouclée !



POUR LES LIVRAISONS EN ÎLE-DE-FRANCE, LE GROUPE CASINO CHOISIT LE GNV

► Soucieux de préserver l'environnement, le Groupe Casino s'oriente à court terme vers un transport 100 % propre. Il a entamé la conversion au BioGNV de sa flotte de poids lourds depuis plusieurs années. En 2020, 90 nouveaux véhicules utilitaires légers dédiés aux livraisons en Île-de-France sont venus compléter le parc de véhicules roulant au gaz. Pour assurer les livraisons dans un rayon de 80 à 100 km autour de son centre de préparation de commandes, le distributeur a choisi des Iveco Daily GNV bi-température. Le GNV s'impose d'autant plus comme énergie alternative au diesel que le groupe méthanise ses biodéchets.



VIRAGE ÉCOLOGIQUE RÉUSSI POUR LES CARS FIAGEO

► Fiageo – Groupe Delbos, basé en Nouvelle-Aquitaine, s'est doté fin 2020 de son premier autocar alimenté au BioGNV, de marque Iveco. Opérateur de la mobilité et du tourisme depuis plus de 60 ans, Fiageo met ainsi en circulation le premier autocar BioGNV en Lot-et-Garonne pour le compte de la SNCF. L'avitaillement sera réalisé à la station de Villeneuve-sur-Lot, qui appartient à Seven Occitanie et est exploitée par la SEM Avergies. Adhérent de Réunir, Fiageo a bénéficié de l'accompagnement de ce réseau de PME indépendantes du transport de voyageurs en France pour amorcer son virage écologique.

PIONNIER DU GNV, JACKY PERRENOT POURSUIT LA CONVERSION DE SA FLOTTE

► Premier transporteur de la grande distribution en France, Jacky Perrenot a commencé à intégrer des modèles fonctionnant au gaz naturel dans son parc de poids lourds dès 2012. Huit ans après, plus de 500 camions sur les 5 000 que compte la flotte sont alimentés au GNC ou au GNL. Avec 135 camions acquis en 2020, Jacky Perrenot figure dans le top 3 des immatriculations de l'année. Une centaine de camions supplémentaires, toujours au gaz naturel viendront la compléter en 2021, portant la part du GNV à 14 % des poids lourds du transporteur.

« Les modèles que nous recevons, principalement des Iveco, sont dotés d'une puissance standard de 460 chevaux et d'une boîte robotisée, ce qui les place au niveau des Euro 6 diesel avec, en plus, une meilleure qualité environnementale », explique le transporteur. Avantage pour ses clients : l'utilisation d'une motorisation GNV contribue à améliorer la qualité de l'air et l'empreinte carbone, et les affranchit des contraintes des zones à faibles émissions.





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



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



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

▶ **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