

# SO Territoires

grtgaz.com

La transition énergétique  
dans les territoires  
avec GRTgaz



## À Fos, HYNframed fédère les industriels



De nombreux acteurs de l'économie s'intéressent à l'infrastructure de transport d'hydrogène HYNframed, dans la zone Fos-sur-Mer - Manosque.



## West Grid Synergy s'étend



Bilan d'étape encourageant pour West Grid Synergy, le premier démonstrateur européen de réseaux intelligents pour le gaz. Sa phase 2 peut être mise en œuvre.



## Méthanisation: le dialogue territorial progressse



De nouveaux partenariats voient le jour pour garantir l'appropriation locale des unités de méthanisation. Exemples en Nouvelle-Aquitaine et en Normandie.



# Le bioGNV, allié n°1 des mobilités lourdes

## édito



**Thierry Trouvé**  
Directeur général de GRTgaz

### Le gaz, meilleur allié de l'électricité

Si nous voulons réussir, il faut jouer collectif. En termes de coûts comme de délais, une transition énergétique « tout-électrique » est incompatible avec la nécessité d'agir vite et maintenant. Face au défi de la décarbonation, nous avons besoin de toutes les solutions vertueuses. Les gaz renouvelables – et le bioGNV pour la mobilité –, constituent une énergie bas-carbone déjà accessible, pilotable, productible en continu et issue de tous nos territoires. Bien encadrée, elle offre aux agriculteurs et aux collectivités un gain de valeur et d'indépendance. Pour les transporteurs, le bioGNV est compétitif et compatible avec les infrastructures et les équipements existants. Une mobilisation forte et rapide des gaz renouvelables dans nos mobilités, c'est l'assurance de résultats à court terme et à moindres frais.

**soTerritoires** est une publication de GRTgaz.  
Siège social : 6, rue Raoul-Norling, 92270 Bois-Colombes.  
Tél. : 0155664000. ISSN 2827-4954

**Vos contacts en territoires :**

- Territoire Nord Est : Vincent Rousseau.
- Territoire Centre Atlantique : Amaury Mazon.
- Territoire Val de Seine : Frédéric Moulin.
- Territoire Rhône Méditerranée : Bérangère Preault.

**Conception et réalisation :**  
**ici Barbès** www.icibarbes.com  
Photos de la couverture : © Roman Studio / Getty Images ; Westend61 / Getty Images ; Sergii Zhmurchak / Getty Images ; Eric Bascolm / Getty Images ; Guillaume Gare / Aktua Prod / GRTgaz.  
Impression : Imprimerie Solidaire.



## En régions

### Toute l'actualité

#### Mobilités

#### Le challenge EcoGreen Energy stimule l'innovation



Le challenge EcoGreen Energy, en partenariat avec GRTgaz, a réuni, au printemps dernier, 18 équipes d'étudiants ingénieurs européens, à Fay-de-Bretagne (Loire-Atlantique). Objectif : parcourir à bord de prototypes alimentés au bioGNV, à l'hydrogène ou à l'électricité, la distance la plus grande possible avec une quantité donnée d'énergie. Dans la catégorie bioGNV, l'équipe Microjoule conserve son titre avec son Microjoule 5, qui a parcouru 2333 km avec l'équivalent d'un litre de SP95. Le Microjoule 4, fonctionnant à l'hydrogène vert, réalise, quant à lui, une première mondiale (1345 km avec l'équivalent d'un litre de SP95).

**POUR EN SAVOIR PLUS :**  
[www.challenge-ecogreen-energy.com](http://www.challenge-ecogreen-energy.com)

#### Transport fluvial

#### Une navette hybride bioGNC-électrique sur la Seine à l'horizon 2024

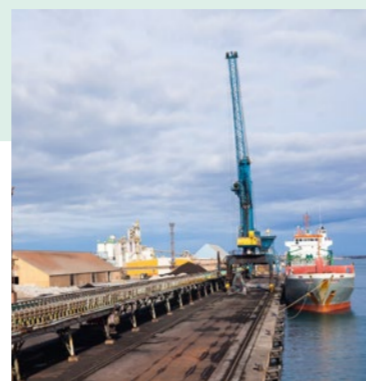


C'est une première européenne. Avec le programme Green Deliriver, Segula Technologies et ses partenaires développent une navette fluviale électrique/bioGNC\*. Un premier bateau rétrofité doit être mis en service en 2024 sur l'Axe Seine. En attendant, au printemps, la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) a accordé à Segula Technologies la première autorisation européenne du secteur fluvial pour l'utilisation de bioGNC. Sa motorisation hybride réduirait les émissions de CO<sub>2</sub> de 90 % par rapport au gazole non routier (GNR).

\* GNC : gaz naturel comprimé.

#### Hydrogène

#### À Fos, le projet HYNframed fédère les industriels



L'appel à intérêt d'HYNframed s'est clôturé avec un bilan positif. Une vingtaine d'acteurs côté production, consommation, stockage ou terminaux d'importation ont répondu à cet appel à intérêt du marché. Premier constat : ce projet d'infrastructure, qui comprend 150 km d'hydrogénéoducs dans la zone industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer (13) et du stockage sous-terrain à Manosque (04), intéresse une grande diversité d'acteurs. Industriels historiques, nouveaux acteurs de la pétrochimie ou des e-carburants, cimentiers... « HYNframed attire et une dynamique collaborative forte entre industriels s'est créée », se réjouit Geoffroy Anger, responsable Développement Hydrogène chez GRTgaz, lequel agit comme organisateur et facilitateur. Prochaine étape : mener les études d'ingénierie qui permettront, en 2025, de prendre la décision d'investissement. Mise en service espérée à partir de 2028. « La dynamique constatée démontre l'importance de Fos-sur-Mer et de Manosque dans le développement du futur marché de l'hydrogène, avec un potentiel de consommation élevé », analyse Geoffroy Anger. La zone a d'ailleurs été choisie pour accueillir l'arrivée de BarMar, premier hydrogénéoduc de niveau européen entre l'Espagne et la France, et tronçon majeur du futur H2Med, le premier corridor d'hydrogène vert en Europe. Celui-ci connectera la péninsule ibérique à la France et à l'Allemagne à l'horizon 2030.

© Franck Camizot / GRTgaz ; Antoine Guilbaud ; David Henderson / Getty Images ; Sergii Zhmurchak / Getty Images

#### Méthanisation

#### La dynamique se poursuit

Selon France gaz (anciennement Association française du gaz), entre 200 et 300 nouvelles unités de méthanisation seront créées en 2023. GRTgaz voit une partie de ces installations mise en service sur son réseau de transport. À May-en-Multien (Seine-et-Marne), six agriculteurs, réunis dans May Agroénergie, ont ainsi inauguré le 1<sup>er</sup> avril leur méthaniseur. Avec une production de 23 GWh/an, il permettra de pérenniser leurs exploitations.

#### Réseaux intelligents

#### West Grid Synergy s'étend au Centre-Val de Loire et à la Nouvelle-Aquitaine



West Grid Synergy, premier démonstrateur européen de réseaux intelligents pour le gaz, expérimenté depuis 2017 par GRTgaz, GRDF, Sorégies et trois syndicats d'énergie (Morbihan, Maine-et-Loire, Vendée), a réalisé, en juin dernier, un bilan d'étape encourageant. Le projet démontre qu'un territoire « 100 % gaz renouvelable » est possible grâce à des outils technologiques de pilotage. Du côté de Pontivy Communauté (56), il a débouché sur la création d'un indicateur de la part de production locale de gaz dans la consommation, repris depuis à l'échelle nationale. Face à cette dynamique collective, GRTgaz lance la phase 2, en élargissant aux régions Nouvelle-Aquitaine et Centre-Val de Loire.

© Orpheo Studio 4 ; Eric Bascol / Getty Images ; Alban Lecuyer / GRTgaz ; Philippe Turpin / Getty Images

#### Transport d'hydrogène

#### Grand Est : le projet mosaHYc reçoit le soutien de l'Ademe



En mai, l'Ademe a accordé son soutien à mosaHYc\*, projet porté par GRTgaz en région Grand Est, Creos et Encevo en Allemagne et au Luxembourg. L'aide de l'Agence de la transition écologique servira à financer une partie des études à mener sur une période de dix ans. Signifiant « Moselle Sarre Hydrogène Conversion », mosaHYc est l'un des premiers projets d'infrastructures de transport d'hydrogène à l'échelle européenne. Future colonne vertébrale de la Grande Région Hydrogen, il forme aussi le plus important projet de conversion de canalisations de gaz à l'hydrogène transfrontalier au monde, avec 45 km de pipelines à convertir côté français et environ 30 km côté allemand. Première commerciale, mosaHYc deviendra le premier démonstrateur pour la conversion de canalisations, dont le potentiel est immense et les avantages, économiques comme environnementaux, nombreux. Mise en service prévue en 2027.

\* Ce projet a été financé par le Gouvernement dans le cadre du programme France 2030, opéré par l'Ademe.

#### Méthanisation

#### Une plateforme pour aider à obtenir la nouvelle certification RED II



Depuis le 1<sup>er</sup> juillet, la directive européenne RED II relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables, impose aux unités de méthanisation d'une puissance supérieure à 19,5 GWh/an, une certification demandant de répondre à des critères de durabilité et à un niveau de gaz à effet de serre à atteindre. Pour aider les agriculteurs, l'association France Gaz Renouvelables a ouvert la plateforme <http://methaniseur-red2.gazrenouvelables.fr>

#### CO<sub>2</sub>

#### L'appel à manifestation d'intérêt de Dunkerque confirme un fort intérêt



La zone industrialo-portuaire de Dunkerque, où un réel besoin en captage, stockage et valorisation du CO<sub>2</sub> avait été identifié par GRTgaz, a confirmé son appétence pour le sujet, à l'occasion de l'« Open Season CO<sub>2</sub> », clos le 7 avril dernier. L'appel à manifestation d'intérêt a permis de recueillir les besoins en transport de CO<sub>2</sub> de 13 acteurs économiques territoriaux autour du Carbon Capture, Usage and Storage (CCUS). Depuis des industriels émetteurs aux projets de terminal d'export vers des stockages géologiques en mer du Nord, en passant par la valorisation du CO<sub>2</sub>, un écosystème local émerge. GRTgaz a profité de la démarche pour proposer un premier couloir d'infrastructure de transport de CO<sub>2</sub>, dont l'étude s'inscrit dans la future ZIBaC (lire aussi page 4) de Dunkerque. Prochaine étape : finaliser l'étude de faisabilité d'ici à la fin de l'année, avant de lancer l'étude d'ingénierie de base.

# 35 Mds

En mètres cubes, au sein de l'Union européenne, objectif de production de biométhane à l'horizon 2030, fixé par le Parlement européen.

**Méthanisation**

En 2023, le dialogue territorial progresse



**Décarbonation industrielle**

Dunkerque, Le Havre, Fos : la France a ses trois premières ZIBaC

**Les zones industrialo-portuaires** de Dunkerque et de Fos-sur-Mer, puis du Havre, sont devenues les premières lauréates de l'appel à projets national ZIBaC (Zone industrielle bas-carbone).

À Fos, le programme Syrius (SYnergies Régénératives IndUstrielles Sud), développé par l'association PIICTO, dont fait partie GRTgaz, a été retenu. Il mobilise plus de 40 industriels et institutionnels autour de projets structurants de décarbonation. GRTgaz y porte des ambitions sur le développement des gaz renouvelables et le transport et stockage d'hydrogène et de dioxyde de carbone.

« La ZIBaC va aider à accélérer les projets d'infrastructures indispensables », se réjouit Franck Vincendon, responsable Développement chez GRTgaz. À Dunkerque, la Communauté urbaine de Dunkerque, le Grand Port Maritime ou encore la CCI avancent groupés. À leur côté, GRTgaz œuvre sur les futurs réseaux de transport d'hydrogène ou de CO<sub>2</sub>.

**Gaz renouvelables**

La transition énergétique du Grand Paris peut passer par la méthanisation et le bioGNV



**Lancées par Le journal du Grand Paris**, les premières Assises du Grand Paris rendront leurs conclusions le 14 novembre. Au côté d'autres acteurs institutionnels ou économiques, GRTgaz participe à deux groupes de travail, avec l'objectif de livrer une liste de recommandations pour accélérer la transition énergétique de l'Île-de-France. Sur la thématique « Énergie », consacrée au renforcement de l'acceptabilité des projets d'énergies renouvelables, GRTgaz défend pour la méthanisation une approche d'ancrage territorial fondée sur la transparence et le partage de la valeur. La région comptait 50 unités en service fin mai. Côté mobilités, GRTgaz rappelle le rôle stratégique du bioGNV, seule solution bas-carbone aujourd'hui mature et disponible pour décarboner la mobilité lourde. À la fin mai, l'Île-de-France disposait de 45 points d'avitaillement publics et 10 sont en projet.

**Décarbonation**

Le biométhane et l'hydrogène s'invitent au salon MIX.E



**Invité à Lyon à la deuxième édition du salon MIX.E** (Tech & Solutions pour un mix énergétique neutre en carbone), GRTgaz a défendu, avec d'autres acteurs, le rôle majeur que les gaz renouvelables et bas-carbone, qu'il s'agisse du biométhane ou de l'hydrogène, joueront dans la décarbonation industrielle. À travers le retour d'expérience de Saint-Gobain, entre autres, un consensus s'est fait jour : la réponse est dans une diversité de solutions. Parmi elles, le biométhane, compétitif et compatible avec de nombreux processus complexes à électrifier. Énergie de substitution idéale au gaz naturel, il est, de plus, adossé à une filière de production en essor et un réseau existant de transport et de distribution. Sur l'hydrogène, GRTgaz a rappelé le rôle moteur des futures infrastructures de transport, là aussi ouvertes et mutualisées. Les premiers raccordements sont attendus pour 2027-2028.

**100 km**

Longueur du futur réseau transfrontalier de transport d'hydrogène mosaHyc, reliant la Sarre (Allemagne), le Grand Est (France) et la frontière luxembourgeoise.

**+12%**

Revalorisation du tarif d'achat du biométhane injecté dans les réseaux de gaz par rapport à l'arrêté en vigueur, annoncée le 13 juin par le ministère de la Transition énergétique. Le tarif sera désormais indexé deux fois par an, contre une seule jusque-là.

© Guillaume Garex / Aktua Prod / GRTgaz ; Alban Lecuyer / GRTgaz

© Milos-Muller / Getty Images ; Olivier Jacques

**La rencontre**

**Mobilités lourdes dans les territoires : le bioGNV, pour décarboner aujourd'hui et dans la durée**

Alors que les discussions autour du futur « Règlement CO<sub>2</sub> » de l'Union européenne sur les véhicules lourds se poursuivent, de nombreuses voix témoignent des atouts du bioGNV, version renouvelable du Gaz naturel pour véhicules, pour décarboner le secteur aux côtés de l'électricité, l'hydrogène et les biocarburants.



**L**e 14 février 2023, la Commission européenne a rendu public son projet de révision du « Règlement CO<sub>2</sub> » pour les véhicules lourds. La fin graduelle des véhicules à moteur thermique est proposée, qu'ils roulent ou non avec des carburants renouvelables tels que le bioGNV (voir encadré page 6). Aujourd'hui, les collectivités confirment pourtant leur intérêt pour le bioGNV, qui se révèle même être la principale solution immédiatement disponible pour répondre aux enjeux du moment. « Nous n'avons plus de temps à perdre pour accélérer la décarbonation des transports, seul secteur en Europe dont les émissions de gaz à effet de serre n'ont pas diminué depuis 30 ans, affirme Jean Terrier, responsable Mobilités au sein de GRTgaz. Il existe un risque élevé que les solutions électrique et hydrogène ne soient pas prêtes... »



**Jean Terrier**, responsable Mobilités chez GRTgaz



**Plusieurs études, notamment de Carbone 4 ou de l'IFPEN\*, montrent que le bioGNV est aussi efficace que l'électricité ou l'hydrogène pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules si l'on cesse de raisonner uniquement au pot d'échappement."**

\* IFP Énergies nouvelles.

## La décarbonation des mobilités lourdes en question

Dans sa proposition de révision du « Règlement CO<sub>2</sub> » pour les véhicules lourds, la commission européenne fait reposer la décarbonation des mobilités sur le duo électricité-hydrogène pour les véhicules neufs, achetés après 2030 pour les bus, après 2040 pour les poids lourds et autocars à de rares exceptions près. Que seules les émissions de CO<sub>2</sub> mesurées à l'échappement soient prises en compte, et non pas le cycle de vie complet, pénalise le bioGNV, dont on connaît pourtant les vertus : produit localement, il permet de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> d'un véhicule de 80% par rapport au diesel. Un paradoxe aussi quand on sait que la directive européenne RED II\* reconnaît le bioGNV comme un vecteur efficace de décarbonation.

\* La directive (UE) 2018/2001 du 11 décembre 2018 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables, dite « RED II », fixe les critères de la durabilité des bioénergies, dont les biogaz.

**+130%**

Hausse de la consommation de bioGNV en France en un an, à fin 2022 (soit environ 1TWh).

**1,07 €/km**

Coût total de possession d'un bus au bioGNV, contre 1,51 €/km pour l'électrique et 2,28 €/km pour l'hydrogène.

... rapidement pour les véhicules lourds et ne puissent répondre à tous les besoins du secteur, même à terme. Ainsi, nous sommes convaincus que la décarbonation du secteur doit s'appuyer sur un mix énergétique qui intègre toutes les alternatives au diesel performantes, dont le bioGNV. »

### Une mobilité GNV 100 % bio avant 2033

La dynamique du bioGNV plaide en sa faveur : en un an, la part de bioGNV dans le GNV livré a presque doublé, passant de 13% à 25,9% à fin 2022. Dans le même temps, le pays compte plus de 300 points d'avitaillement publics et de plus en plus d'appels d'offres d'autorités organisatrices de la mobilité ou d'expéditeurs de marchandises exigent du 100% bioGNV. Selon l'AFGNV (Association française du gaz naturel véhicule), une mobilité lourde au GNV 100 % bio est atteignable avant 2033. Selon la filière gaz renouvelables, la production restera suffisante pour couvrir ces besoins et d'autres usages (industrie, bâtiment...). *Quid des coûts d'exploitation ?* Après la flambée du prix du gaz en 2022, le prix du bioGNV redescend. « Et il faut garder en tête que toutes les énergies voient et verront leur prix augmenter, électricité et hydrogène inclus. » précise Jean Terrier.

### Logiques circulaires vertueuses

Un mix énergétique pour les mobilités lourdes incluant le bioGNV à court terme, et durablement aux côtés des biocarburants, de l'électricité et de l'hydrogène, apparaît comme une solution solide. Une vision partagée aujourd'hui par de nombreuses collectivités et acteurs de la filière (lire ci-contre). Le bioGNV répond aux besoins de transport, est compétitif, il décarbone et améliore la qualité de l'air, avec -95% de particules fines émises et jusqu'à -70% d'oxydes d'azote par rapport à un équivalent diesel. Il vient en plus renforcer les logiques circulaires à l'échelle territoriale, avec une production de biométhane locale pouvant alimenter des stations d'avitaillement. La possibilité, pour les territoires et la France, d'une autonomie énergétique inédite.

“

**Le bioGNV représente une belle opportunité en matière d'indépendance énergétique et d'économie circulaire, des atouts à prendre en considération dans le contexte actuel.**”

Jean Terrier

## L'expert



**Stéphanie Lopes d'Azevedo,**  
directrice Économie, Technique et Prospective à l'Union des transports publics et ferroviaires (UTP)

### Le projet de Règlement CO<sub>2</sub> de la Commission européenne pour le transport lourd propose un horizon 100% électrique et hydrogène. Est-ce souhaitable ?

Nous saluons l'ambition de vouloir réduire les émissions de CO<sub>2</sub>, mais, en l'état, une telle révision fait peser un grand risque sur la pérennité du transport public urbain. Une étude de la Centrale d'achat du transport public (CATP) a montré qu'un autobus électrique ou hydrogène coûtait 2 à 2,5 fois plus cher qu'un équivalent (bio)GNV. Sans un soutien financier public massif, de nombreuses collectivités ne pourront pas suivre, au risque de faire augmenter la moyenne d'âge du parc, notamment diesel.

### Les effets pourraient donc s'avérer contreproductifs ?

Cela pourrait faire régresser l'offre de transport public, une catastrophe tant sociale qu'environnementale, alors que le transport routier de voyageurs ne représente que 0,8% de toutes les émissions de gaz à effet de serre en France (rapport Secten-Citepa)! Au 1<sup>er</sup> janvier 2022, près de 22% du parc de nos adhérents, principalement des bus, fonctionnait au (bio)GNV et 4% à l'électrique. En 2021, 44% des bus neufs immatriculés roulaient au (bio)GNV. De nombreuses collectivités ont déjà investi massivement dans des technologies à faibles émissions, comme le biogaz. Faire marche arrière serait à la fois contreproductif et générerait un important gaspillage d'argent public. Sortons des contradictions.

## Le regard du constructeur

**Clément Chandon,**  
en charge de la direction produits et homologation transports de marchandises chez Iveco France

### « NOUS AURONS BESOIN DE TOUTES LES ÉNERGIES »

« Aujourd'hui, moins de 2% du parc de poids lourds en France est décarboné, ce qui nous oblige à accélérer fortement dans les années à venir. Or, cela ne peut fonctionner qu'avec toutes les solutions qui décarbonent à plus de 80%, dont font partie le bioGNV et certains biodiesels, au côté de l'électricité et de l'hydrogène bas-carbone. À l'heure où les véhicules au (bio)GNV sont plébiscités par les transporteurs, nous aurons besoin de toutes les énergies pour relever le défi. En tant que pionnier et leader sur la mobilité lourde au biogaz en Europe, avec près d'un poids lourd sur deux au (bio)GNV vendu en 2022, Iveco continue à innover et à développer ses gammes, tout en avançant sur l'électrique et l'hydrogène. Les collectivités comptent sur nous et nos produits pour décarboner leurs transports. Nous ne pouvons pas les abandonner. »

© Brandel Gregory / GRTgaz ; Victoria Viennet

70% des bus et des autocars rattachés à Île-de-France Mobilités seront passés au bioGNV avant 2030.



## Succès

# TRANSPORTS EN COMMUN : LES COLLECTIVITÉS PLÉBISCITENT LE BIOGNV

Pour de très nombreuses collectivités locales, le bioGNV est souvent l'option numéro un de décarbonation de leurs transports routiers de voyageurs.

« Le niveau de satisfaction envers le bioGNV est fort. Les collectivités louent ses atouts tant environnementaux qu'opérationnels », constate Jean Terrier, responsable Mobilités chez GRTgaz. Rennes, Grenoble, Lyon, Toulouse, Nantes... La liste des métropoles et agglomérations ayant misé sur un mix incluant le biométhane est longue. Récemment, Le Havre Seine Métropole a renouvelé la flotte de son réseau Lia : 55 bus au bioGNV seront livrés dans les quatre années à venir. Île-de-France Mobilités atteindra de son côté 75% de bus et autocars au bioGNV à l'horizon 2030. L'engouement ne se dément pas. La stratégie de la Région Hauts-de-France est, elle aussi, emblématique. Le Conseil régional fait de la production de biométhane un axe majeur de sa politique de décarbonation et de transition, et de la mobilité au bioGNV un débouché évident. Résultat, d'autres collectivités locales sont

encouragées : la Métropole européenne de Lille, pionnière du transport au (bio)GNV, mais aussi Dunkerque, Valenciennes, Amiens ou Douai. En parallèle, la Région Hauts-de-France développe les stations d'avitaillement par l'intermédiaire de sa société d'économie mixte Énergies Hauts-de-France, et pousse pour le bioGNV sur les lignes de cars régionaux. La Régie régionale des transports de l'Aisne (RTA) construira ainsi bientôt sa propre station (bio)GNV, proche d'une unité de méthanisation. « Pour les collectivités, le retour au diesel est impossible, rappelle Jules Diatta, responsable Développement territorial chez GRTgaz. La diversification du mix énergétique avec le bioGNV est dans toutes les bouches. »

### VOIR AUSSI

Entretien avec Jérémy Olivier (Île-de-France Mobilités) : <https://www.youtube.com/watch?v=Uinl-ukJl>

## Témoignage

**Dominique Ramard,**  
président de la société d'économie mixte (SEM) Énergies 22 et maire de Saint-Juvat (22)

CÔTES-D'ARMOR

« Au côté des trois autres SEM (sociétés d'économie mixte) portées par les syndicats d'énergie bretons, la SEM Énergies 22 a créé Bretagne Mobilité GNV, une SAS née en 2019 pour favoriser le déploiement des stations d'avitaillement (bio)GNV dans la région. Cette ambition

a déjà abouti à l'ouverture de 11 stations, dont deux situées dans les Côtes-d'Armor, près de Dinan et Saint-Brieuc. Trois nouvelles ouvriront d'ici fin 2024. Le premier bilan est excellent. À Trégueux/Saint-Brieuc, nous étions, au printemps, en avance sur nos prévisions, avec l'équivalent de 27 pleins de poids lourds par jour. Le transport de voyageurs est l'autre grand axe de développement du bioGNV dans le département. Nous sommes convaincus que le biogaz est l'une des énergies de transition et d'avenir. L'urgence est de basculer rapidement du gasoil vers le bioGNV, une solution efficace pour diminuer l'empreinte carbone des mobilités et renforcer les logiques d'économie circulaire. Les discussions autour du Règlement CO<sub>2</sub> de l'Union européenne pour les mobilités lourdes constituent bien sûr une source d'inquiétude, mais nous voyons sur le terrain que le bioGNV est devenu indispensable pour les collectivités, alors que l'hydrogène est prometteur mais immature et bien plus cher à tous les

points de vue. Le plus enthousiasmant est d'observer que le bioGNV ouvre un horizon inédit, en permettant la relocalisation de la production énergétique à des échelles territoriales. Nous sommes impliqués dans la création d'une unité de méthanisation entre Lannion et Guingamp, qui devrait nous permettre dès fin 2024 de valoriser, entre autres, une soupe de biodéchets préparée par nos collègues du Syndicat de traitement des déchets local (SMITRED). Le biogaz produit serait injecté directement dans le réseau, avec une partie de la production vendue contractuellement à deux stations d'avitaillement (bio)GNV : un véritable circuit court ! Avec une dizaine de méthaniseurs équivalents, nous couvririons le besoin des huit stations publiques d'avitaillement programmées dans les Côtes-d'Armor. Nous, élus et décideurs territoriaux, avons une chance historique de reprendre la main sur des questions majeures d'autonomie énergétique. L'énergie doit redevenir un sujet territorial ! »

**5600**

**NOMBRE DE BUS** au (bio)GNV en circulation en France fin 2022, en hausse de 18% sur un an. La hausse atteint 55% pour les cars et 14% pour les bennes à ordures ménagères.

**14%**

**PROPORTION DES CARS AU BIOGNV OU GNV** parmi les cars neufs immatriculés en France en 2021. Les modèles électriques ne représentaient que 0,2% des nouvelles immatriculations cette année-là.

En 2022 **18%** d'augmentation du nombre de points d'avitaillement bioGNV/GNV.



BRÉTEUIL



En images



## Droit à l'injection du biométhane : les rebours vont de l'avant!



De nombreux rebours ont vu le jour ces derniers mois en France : à Orval (Cher), Bressuire (Deux-Sèvres), Saint-Victor (Allier) ou encore Bréteuil (Ille-et-Vilaine)... Alors que 14 d'entre eux étaient en service en France à la mi-mai, ils seront 19 à la fin de l'année. En 2024, GRTgaz vise la mise en service de 11 nouveaux postes, renforçant un peu plus le maillage territorial. Derrière ce nom technique se cache un élément essentiel du développement harmonieux de la filière biométhane en France. Leur rôle? Diriger les surplus locaux produits par la filière méthanisation du réseau de distribution vers le réseau de transport. Les rebours favorisent la répartition sur le territoire entre production et consommation. Rien de moins que la garantie d'une logistique flexible du biométhane.



SAINT-VICTOR