

# DOSSIER DE PRESSE

DÉCARBONONS LES TRANSPORTS DE BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ

Contact presse : Nathalie Blanc - [direction@cotedor-energies.fr](mailto:direction@cotedor-energies.fr) - 03 80 50 85 09 - 06 73 49 96 18



Un projet développé par :



# SOMMAIRE

Communiqué de presse	Page 3
À l'origine du projet, un partenariat public-privé	Page 4
Un projet au cœur de la zone d'activité de Longvic	Page 4
Les grandes étapes du projet	Page 5
Des travaux prévus à l'automne 2026	Page 5
Les chiffres	Page 5
Ils témoignent	Page 7
Le GNV, de quoi s'agit-il ?	Page 8
Une énergie compétitive	Page 8
Les acteurs du projet	Page 9

12 février 2026

## Décarbonons les transports de Bourgogne-Franche-Comté

3 Sociétés d'Économie Mixte Locales (SEML Côte-d'Or Énergies, SEM Nièvre Énergies, SEM Saône-et-Loire Énergies renouvelables) en partenariat avec le réseau TÉMOB, ont pour projet de développer une station GNV-bioGNV sur le territoire de la commune de Longvic. Ces acteurs ont convié les futurs consommateurs (transporteurs routiers, secteur du BTP, transporteurs publics/privés de voyageurs, collectivités locales, entreprises) à une réunion afin de leur présenter le projet.

### Le GNV et le bioGNV, un atout pour décarboner les transports

Le transport est l'un des secteurs les plus énergivores (41 %\*) et les plus émetteurs de gaz à effet de serre (46 %\*) en Bourgogne-Franche-Comté. Se tourner vers le GNV et le bioGNV, c'est la possibilité d'avoir un carburant renouvelable qui permet de fortement décarboner la mobilité lourde (environ -78 % en bioGNV par rapport au gazole/diesel).

De plus, le bioGNV peut être produit en France et plus particulièrement dans le département, via les méthaniseurs. Ainsi, l'indépendance énergétique nationale s'en trouve renforcée.

Pour les transporteurs, le GNV/bioGNV est une solution qui permet de décarboner (émettre moins de gaz à effet de serre) leur flotte tout en bénéficiant d'une autonomie importante avec la charge utile rattrapant bientôt le diesel (nouveau modèle 1000 km). Le temps pour faire le plein des véhicules est équivalent à celui des véhicules diesel. Les habitudes de conduite sont identiques pour les chauffeurs. Concernant les coûts de carburant, ils restent similaires, légèrement plus élevés qu'un carburant traditionnel. Les nouvelles taxes, comme la Taxe incitative relative à l'utilisation de l'énergie renouvelable dans les transports, envisagées par le gouvernement vont réduire l'écart. Enfin, ce carburant plus propre est moins dangereux pour la santé car il émet moins de particules fines dans l'atmosphère.

### Un lieu propice à l'implantation d'une station GNV-bioGNV

Lorsque les SEML de Bourgogne-Franche-Comté ont entamé leur réflexion autour de la construction d'une station GNV-bioGNV, leur choix s'est tout naturellement porté sur une zone d'activité proche d'axes routiers. Longvic est une excellente option, à la croisée de plusieurs carrefours importants. La station pourra desservir les transporteurs routiers, les transporteurs publics/privés de voyageurs, les entreprises du BTP, les collectivités locales et les entreprises, voire les particuliers.

### Un partenariat avec un acteur spécialiste de la construction de stations bioGNV

Pour construire ce projet, les 3 SEML se sont rapprochées de TÉMOB, un spécialiste de la construction et de l'exploitation de stations bioGNV dans la région Nouvelle-Aquitaine. L'association d'acteurs locaux spécialisés dans le développement des énergies renouvelables avec un groupe disposant déjà de l'expertise et de l'expérience nécessaires à l'exploitation de ce type d'installations constitue un gage de réussite pour ce projet.

*\* de la consommation énergétique en 2022 données OPTÉER (Observation et Prospective Territoriale Énergétique à l'Echelle Régionale)*

À l'heure des choix qui conditionnent la transition énergétique, la **Société d'Économie Mixte Locale (SEML) Côte-d'Or Énergies** développe, construit, investit et exploite des centrales de production d'énergie décentralisée à partir de sources renouvelables : éolien, photovoltaïque au sol ou en toiture, méthanisation ou encore hydroélectricité.

**Nièvre Énergies**, facilitateur du développement des énergies renouvelables sur le département de la Nièvre. Créée le 9 novembre 2012, Nièvre Énergies est une Société d'Économie Mixte Locale chargée de développer la production d'électricité à partir d'énergies renouvelables.

**La SEM SELER** est une société d'économie mixte, son actionnariat est composé du SYDESL (58%), de la Banque des Territoires (21,25%), du Crédit Agricole Centre-Est (12,5%) et de GEG ENeR (8,25%). Issue d'une collaboration entre la sphère publique et des acteurs privés, la SEM SELER illustre une dynamique de partenariat. En ce sens, elle se positionne comme un catalyseur d'initiatives, soutenant divers porteurs de projets et favorisant l'émergence de partenariats à l'échelle locale.

**TÉMOB** est un réseau de stations d'avitaillement dédiées aux mobilités durables créé par 14 structures publiques et semi-publiques réparties dans 11 départements de Nouvelle-Aquitaine.

Contact presse :

Nathalie Blanc  
03 80 50 85 09

[direction@cotedor-energies.fr](mailto:direction@cotedor-energies.fr)

## À l'origine du projet, un partenariat public-privé

La station est le fruit d'une volonté conjointe de trois Sociétés d'économie Mixte Locales (SEML) : la SEML Côte-d'Or Énergies dont l'actionnaire majoritaire est le SICECO, territoire d'énergie Côte-d'Or, Nièvre Énergies dont l'actionnaire majoritaire est le SIEEEN (Syndicat d'énergie de la Nièvre) ainsi que la SEML Saône-et-Loire Énergies Renouvelables dont l'actionnaire majoritaire est le SYDESL (syndicat d'énergie de la Saône-et-Loire) afin de répondre aux besoins en mobilité durable des entreprises et des collectivités locales. Pour rappel, en plus d'être le premier émetteur de gaz à effet de serre, le secteur des transports est aussi le plus gros consommateur d'énergie en Côte-d'Or.

Les trois SEML se sont associées au réseau TÉMOB qui propose des stations d'avitaillement GNV dans la Région Nouvelle-Aquitaine depuis 2021 (3 stations en fonctionnement et 1 en construction).

L'alliance d'acteurs locaux spécialisés dans le développement des énergies renouvelables et d'un groupe qui a déjà l'expertise et l'expérience de la construction de telles installations est le gage de la réussite de ce projet.

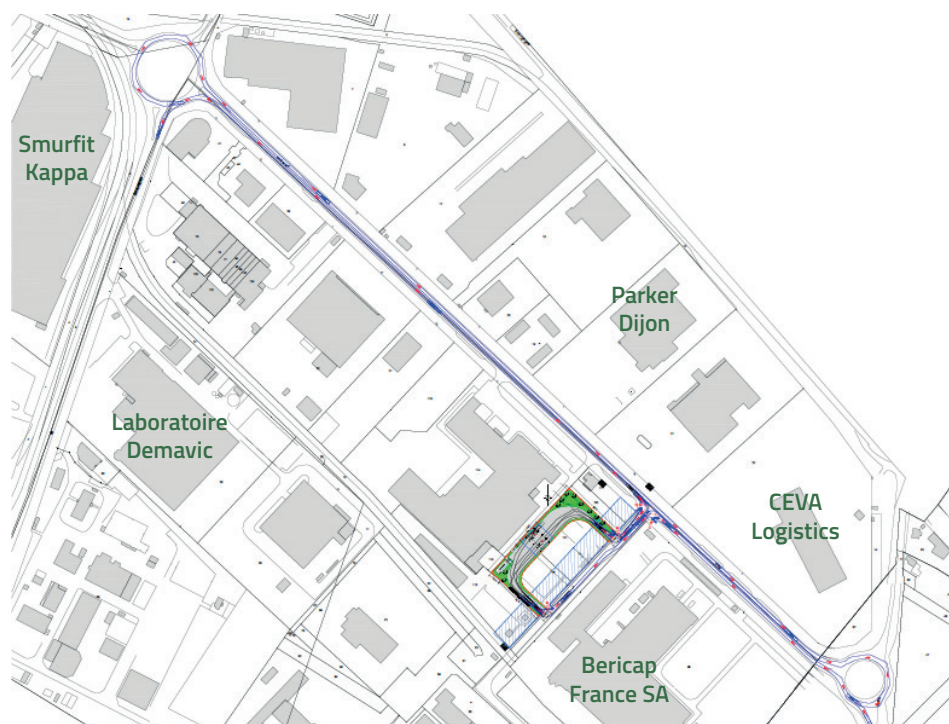
## Un projet au cœur de la zone d'activité de Longvic

La possibilité d'acquérir un foncier à Longvic pour ce projet a été déterminante. En effet, pour implanter leur station BioGNV - GNV, les acteurs ont choisi un site stratégique au plus proche des consommateurs (transporteurs routiers, transporteurs publics/privés de voyageurs, collectivités locales, entreprises) et des grands axes routiers. De plus, une station de ce type, qui propose du bioGNV et du GNV sera la première sur le territoire (la station de Fauverney ne proposant que du GNC (Gaz Naturel Comprimé)).

La station GNC (Gaz Naturel Compressé) proposera 2 pistes pour les véhicules GNV. Ouverte au public 24h/24, elle proposera des paiements par carte bancaire et par badge.

Le GNV proposé sera issu du réseau classique de gaz naturel distribué par GRDF.

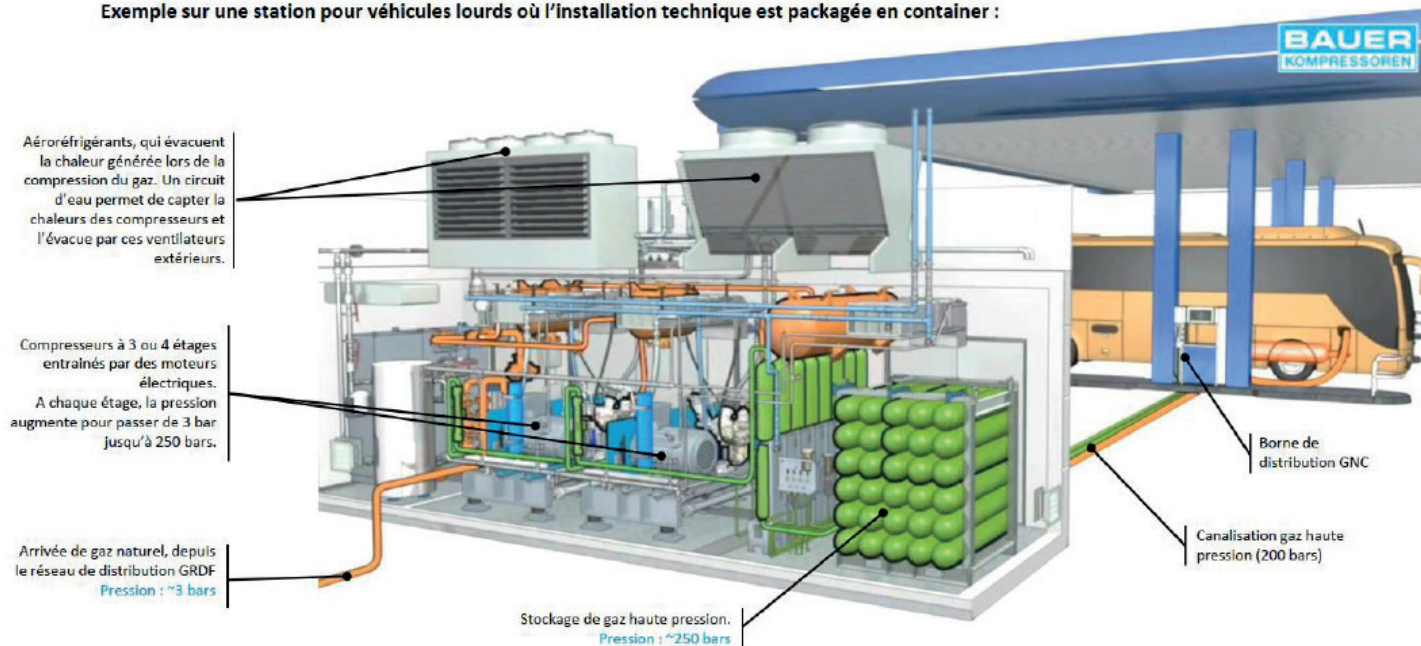
Le bioGNV proposé sera issu de méthaniseurs locaux.



Implantation de la station à Longvic | Croisement boulevard Eiffel – Allée du 22 janvier 1993

# Fonctionnement d'une station GNV

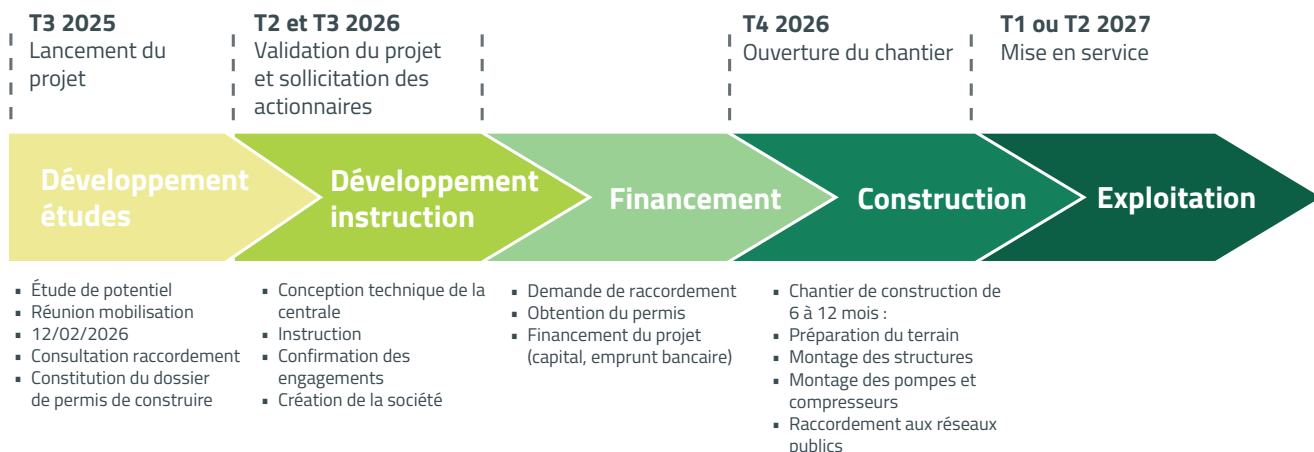
Exemple sur une station pour véhicules lourds où l'installation technique est packagée en container :



**Même durée que le diesel pour faire le plein,  
En fonction du modèle de bus ou de PL entre 5 et 15 minutes et en  
moyenne 10 minutes.**

**Aucun équipement spécifique requis pour se servir en GNC : pas  
de protection (gants, masque ou combinaison)**

## Les grandes étapes du projet



## Des travaux prévus à l'automne

Si, à la suite de la réunion, les potentiels consommateurs sont au rendez-vous et si les actionnaires des différents acteurs impliqués dans le projet le valide financièrement, les travaux pourraient débuter à l'automne, sous réserve de l'obtention d'un permis de construire.

Ils consisteraient à réaliser des travaux de terrassement suivis de la mise en place des réseaux (notamment, le raccordement au réseau public de gaz naturel appartenant aux collectivités) et enfin de l'implantation de la station GNV.

Ces travaux impliqueraient des entreprises locales. La mise en service est prévue pour 2027

## Les chiffres

Entre  
2 et 2,5 millions  
d'euros  
d'investissement

25 véhicules  
lourds / jour

2 pistes au  
départ, 4 par  
la suite

600 tonnes  
de gaz  
consommés/an  
d'ici 4 ans\*

### Spécifiquement pour le bioGNV :

- Réduction de **95 %** des particules fines
- Réduction de **80 %** les émissions de CO<sub>2</sub>, avec une énergie produite localement
- Réduction de moitié de la pollution sonore par rapport aux carburants classiques

## Ils témoignent

### À L'INITIATIVE DU PROJET

#### Jacques Jacquenet, président de la SEML Côte-d'Or Énergies

« La mobilité est un des enjeux forts que nous avons identifiés sur le territoire. Le transport est le secteur qui émet le plus de gaz à effet de serre et qui consomme le plus d'énergie. Dans un territoire rural tel que le nôtre, être mobile, c'est parfois avoir accès à la nourriture et au travail.

Avec la construction d'une station bioGNV - GNV, la SEML, en partenariat avec les deux autres SEML locales (SEM Nièvre Énergies, SEM Saône-et-Loire Énergies renouvelables) nous apportons une solution qui permet de décarboner le transport de marchandises et de personnes dans un premier temps. Pour l'instant, les véhicules légers roulant au GNV sont peu nombreux à cause d'une offre faible, non seulement de la part des constructeurs mais aussi de la part des fournisseurs de carburant. Cette première station peut être une ouverture sur d'autres dans le futur. Enfin, cette station va dynamiser l'économie locale notamment avec son offre de bioGNV qui sera issue des méthaniseurs du territoire. »



#### David Pujol, Président de BioGNV du Confluent qui est un partenaire de TÉMOB

« TÉMOB est un réseau de stations bioGNV implanté en Nouvelle-Aquitaine, que nous développons désormais à l'échelle nationale avec le projet de Longvic, en partenariat avec les syndicats d'énergie de Bourgogne-Franche-Comté. Forts de notre expertise technique et de notre expérience dans l'exploitation de stations bioGNV depuis 2021, nous accompagnons les territoires dans leur transition énergétique. Le bioGNV constitue en effet une solution rapide et efficace pour décarboner les transports lourds. »



## Le GNV, de quoi s'agit-il ?

Le gaz naturel véhicule (GNV) est du gaz naturel utilisé comme « énergie de propulsion ». Il est composé à plus de 95 % par du méthane (CH<sub>4</sub>).

Le GNV se décline en deux types de carburant que la station proposera :

- **Le gaz naturel comprimé (GNC)** est composé de gaz naturel (méthane) sous une forme comprimée entre 200 et 250 bars. Le méthane est acheminé via le réseau de gaz GRDF dans des canalisations souterraines qui alimentent directement les stations-service.
- **Le bioGNC (ou biométhane carburant)** se différencie par son origine. Il est produit à partir de déchets organiques issus de l'industrie agroalimentaire, d'ordures ménagères ou encore de boues de stations d'épuration. Le processus de méthanisation permet de les transformer en biogaz, qui est ensuite épuré pour générer du biométhane. Ce gaz d'origine renouvelable, et souvent local, possède les mêmes propriétés énergétiques que le gaz naturel.

## Une énergie compétitive

Le fort engouement pour le GNV et le BioGNV provient non seulement de son caractère bas carbone et renouvelable (pour le bioGNV) mais aussi, de sa compétitivité. S'agissant d'un moteur thermique, sans rupture technologique, il n'y a pas de surcoût à l'acquisition des véhicules légers par rapport à une version classique.

L'acquisition de poids lourds est aidée d'une part par un dispositif de suramortissement et d'autre part par une subvention de la Région ? En définitive, le coût de revient kilométrique est le plus compétitif des énergies décarbonées, et peut même être moins cher que celui du gazole. Les conditions sont désormais réunies pour permettre une transition rapide du secteur des transports, fortement émetteur de gaz à effet de serre.

L'implantation de stations réparties sur le territoire va permettre aux entreprises de s'engager sur cette voie sans crainte de la panne sèche. C'est l'ambition du réseau TÉMOB.

Le rétrofit<sup>1</sup> BioGNV/GNV est un accélérateur de la décarbonation du transport. Il peut être utilisé pour différents types de véhicules, de l'utilitaire au poids lourd. Le rétrofit de cars scolaires a également été expérimenté avec succès par plusieurs collectivités.

### Zoom sur le bioGNV

D'ici 2030, la décarbonation passera par une utilisation accrue du gaz vert, en complément des autres énergies renouvelables. La production de gaz verts pourrait, d'ici 2030, équivaloir à la puissance de 11 réacteurs nucléaires, avec un objectif réaliste de 20 % de gaz verts dans le mix énergétique français. D'ici 2030, GRDF vise 25 % de gaz vert en Bourgogne-Franche-Comté.

Plus de 37 millions de tonnes de CO<sub>2</sub> pourraient être évitées grâce au gaz vert, contribuant à 25 % des efforts de décarbonation de la France, alors que le gaz représente actuellement 20 % des émissions du pays.

#### Les gaz verts décarbonent l'ensemble des usages

Avec une part de 20 % de gaz verts en France en 2030, on pourrait éviter 14,4 millions de tonnes de CO<sub>2</sub> par rapport à 2020, dans tous les secteurs. D'ici 2030, l'Europe prévoit de produire 480 TWh de biométhane, ce qui représente la production actuelle de biométhane multipliée par 92.

#### Un levier pour la souveraineté énergétique et industrielle de la France

La montée en puissance des gaz renouvelables offre à la France une excellente opportunité d'accroître sa souveraineté énergétique et industrielle tout en décarbonant son économie. Le gaz vert produit déjà l'équivalent de l'énergie de 2 réacteurs nucléaires et 11 d'ici 2030, sans opposition significative.

#### Un modèle de méthanisation durable et inspirant

Le modèle français de méthanisation est reconnu comme durable et inspire de nombreux pays dans le monde. Il exclut l'utilisation massive de cultures alimentaires afin de privilégier la valorisation des effluents d'élevage. Il valorise des déchets agricoles en produit énergétique durable et permet également de produire des fertilisants pour l'agriculture qui réduisent le recours aux engrais de synthèse.

#### Le BioGNV pour la mobilité : une solution immédiate

Dans le secteur des transports, le BioGNV est une solution de décarbonation plébiscitée par les transporteurs et les collectivités, disponible dès maintenant pour le transport routier.

<sup>1</sup> Dans le cadre du rétrofit GNV, il s'agit de remplacer le moteur diesel d'un véhicule par un moteur fonctionnant au gaz naturel (GNV) ou au biogaz.

## Les acteurs du projet



À l'heure des choix qui conditionnent la transition énergétique, la Société d'Économie Mixte Locale (SEML) Côte-d'Or Énergies développe, construit, investit et exploite des centrales de production d'énergie décentralisée à partir de sources renouvelables : éolien, photovoltaïque au sol ou en toiture, méthanisation ou encore hydroélectricité.

Côte-d'Or Énergies est une Société d'Économie Mixte Locale (SEML) créée en 2015 à l'initiative du SICECO, territoire d'énergie Côte-d'Or. Sept actionnaires, publics et privés, ont constitué le capital de départ : le SICECO, territoire d'énergie Côte-d'Or, la Région Bourgogne-Franche-Comté, la Caisse d'Épargne Bourgogne Franche-Comté, le Crédit Agricole Champagne-Bourgogne, SICAE Est, Nièvre Énergies et Dijon Céréales. Ils ont été rejoints en 2019 par la Banque des Territoires et le SIED 70. Les actionnaires publics (majoritaires) et privés gouvernent donc la SEML Côte-d'Or Énergies apportant ainsi la confiance nécessaire aux partenaires locaux, élus, agriculteurs et entreprises.

[www.cotedor-energies.fr](http://www.cotedor-energies.fr)



Créée le 9 novembre 2012, Nièvre Énergies est une Société d'Économie Mixte Locale chargée de développer la production d'électricité à partir d'énergies renouvelables et de conduire des actions de maîtrise de la demande d'énergie.

En réponse aux attentes des communes adhérentes au SIEEEN (Syndicat Intercommunal d'Énergies, d'Équipement et d'Environnement de la Nièvre), Nièvre Énergies se positionne comme l'investisseur public local qui agit pour un développement maîtrisé et concerté de ses projets dans toutes les filières d'énergie renouvelable.

L'activité de la SEM se décompose en deux objectifs majeurs :

- L'aménagement et exploitation des énergies renouvelables (photovoltaïque, éolien, biomasse, méthanisation, micro-hydraulique, solaire thermique, etc.) de manière durable.
- De mettre en œuvre des actions de sensibilisation visant à la maîtrise de l'énergie (sobriété énergétique et efficacité énergétique) et à la promotion des énergies renouvelables.

[www.nievre-energies.fr](http://www.nievre-energies.fr)



La SEM SELER (Saône-et-Loire Énergies Renouvelables) est une société d'économie mixte, c'est-à-dire une personne morale de droit privé dont le capital est détenu majoritairement par une ou plusieurs entités publiques. Son actionariat est composé du SYDESL (58%), de la Banque des Territoires (21,25%), du Crédit Agricole Centre-Est (12,5%) ainsi que de GEG ENeR (8,25%). Issue d'une collaboration entre la sphère publique et des acteurs privés, la SEM SELER illustre une dynamique de partenariat. En ce sens, elle se positionne comme un catalyseur d'initiatives, soutenant divers porteurs de projets et favorisant l'émergence de partenariats à l'échelle locale.

Elle a pour ambition :

- De développer et d'exploiter des projets d'énergie renouvelable pour le compte des collectivités ou à leur demande.
- D'accompagner les collectivités dans la définition de leur stratégie énergétique.
- D'apporter une expertise technique, administrative et financière aux collectivités.
- De financer les projets en partenariat avec les collectivités, les citoyens et les acteurs privés.
- De faciliter le développement des énergies renouvelables sur le territoire tout en garantissant des retombées territoriales, un suivi et un contrôle par les collectivités locales.

[www.sydesl.fr/sem-seler](http://www.sydesl.fr/sem-seler)



TÉMOB est un réseau de stations d'avitaillement dédiées aux mobilités durables créé par 14 structures publiques et semi-publiques réparties dans 11 départements de Nouvelle-Aquitaine.

[www.temob.fr](http://www.temob.fr)

