



Le GNV est une solution de plus en plus intéressante pour le transport et très demandée par les chargeurs. Cependant, sa rentabilité n'est assurée que dans le cadre d'une stratégie de mutualisation.

**Biocarburants p. 8**

# LA RUÉE VERS LE GNV

ND/XPO

**Christian Rose**  
réagit

Pour les chargeurs, le rapport qualité/prix prime sur le pavillon. Rien ne laisse présager une dégradation de la qualité et du sort des sous-traitants.

AUTOROUTES

**Surhausses** en vue



SEINE-NORD

**Les effets**  
secondaires

Un report sur l'eau = renchérissement de la route. C'est ce qui se dessine d'après le rapport remis par Rémy Pauvros à Alain Vidalies.

LAMBERET

**Racheté par** le  
Chinois Avic



Dossier véhicules au gaz **Stratégie & marchés**

Même avec la baisse du gazole actuelle, le GNV reste compétitif.

© PHOTOS DR

**Le régime fiscal**

Le GNV est soumis à un régime fiscal incitatif. Si entre 2008 et 2014, le taux de TIPP était de 0 %, la loi de finances rectificative pour 2014 a soumis le GNV à la TICPE mais à un taux beaucoup plus avantageux que le gazole : 0,02 €/kg en 2014 puis 0,04 €/kg en 2015 et 0,06 € en 2016. Même avec la baisse du gazole actuelle, le GNV reste compétitif. Par ailleurs, les véhicules au GNV ne sont pas impactés par les restrictions de circulation en cas de pics de pollution.

**Transporteurs****La ruée** vers le GNV

L'intérêt du GNV n'est plus à démontrer. Moins cher et moins polluant que le diesel, ce carburant représente une solution que les chargeurs ont tendance à privilégier. Seulement voilà : une masse critique de véhicules roulant au gaz et de kilométrage réalisé doit être atteinte pour rentabiliser l'investissement dans des stations encore trop peu nombreuses. Les constructeurs, de leur côté, sont presque tous prêts.

oédé à des tests comparatifs entre deux Stralis, l'un au GNL et un Euro VI diesel, fin janvier. Le véhicule au gaz s'est révélé sans conteste le plus performant sur le plan des émissions sans rien enlever à sa performance commerciale. Côté sécurité, il n'y a pas d'inconvénients majeurs avec le GNV. Cependant, des évolutions sont attendues notamment concernant la compatibilité entre le régime ADR et ces véhicules.

**MUTUALISER POUR RÉUSSIR**

Chargeurs et transporteurs ont compris l'intérêt de s'allier pour investir dans l'installation d'une station à proximité des zones logistiques ou de circulation dense de poids lourds. Après l'exemple de la station de Castet, chez Mendy

L'essor du gaz comme carburant sera dû aux chargeurs<sup>1</sup>. C'est Gilles Durand, secrétaire général de l'AFGNV, qui le dit. En effet, Carrefour, Casino, Auchan, Castorama ou encore Ikea sont moteurs dans l'utilisation de véhicules au gaz pour développer le transport propre. Reste à choisir entre GNC et GNL<sup>2</sup>. La différence de mode de stockage a une double conséquence en termes d'autonomie du véhicule et de type de station. Les véhicules au GNC (gaz comprimé à 200 bars) ont une autonomie plus réduite qui ne dépasse

pas aujourd'hui les 450 km. Quant aux stations, elles doivent être raccordées au réseau classique et cela a pu représenter un frein à leur développement. Pour ces raisons, le GNC est plus adapté aux livraisons urbaines. En revanche, le GNL permet une autonomie beaucoup plus importante, de l'ordre de 1 200 à 1 600 km avec deux réservoirs. Pour l'avitaillement, des cuves peuvent être installées n'importe où. De plus, le GNL peut être comprimé. À titre d'exemple, Casino et l'Ademe, avec les Transports Jacky Perrenot et Axégaz, ont pro-

et la citerne, installée par Axégaz chez Jacky Perrenot à Saint-Quentin-Fallavier (Isère), d'autres vont suivre. Pour Gilles Durand, il pourrait y en avoir 6 à 8 autres avant la fin de l'année. "Les chargeurs se positionnent comme agrégateurs de consommation chez leurs transporteurs", explique-t-il. Et pour cause : si le carburant est moins cher de 30 % à 40 %<sup>3</sup>, un camion roulant au GNL représente un surcoût compris entre 30 000 et 40 000 euros. "Il faut réaliser entre 120 000 et 160 000 km/an pour rentabiliser un véhicule à l'horizon 3 à 5 ans. Le seuil de rentabilité pour le gazier est estimé à 50 pleins par jour", ajoute-t-il. À ces conditions, le gaz est un carburant réellement moins cher. Selon Axégaz (fournisseur de stations GNL), une fois l'ensemble des coûts d'exploitation intégré (y compris l'amortissement de l'investissement de l'achat du camion), le gaz

naturel permet des économies qui varient de 10 % à 20 % selon la taille de la flotte, l'utilisation des véhicules et la variation des prix des deux énergies. Les stations privées sont gérées par les chargeurs ou par des groupements, comme dans le cas de Gaz'Up, projet porté par Nicolas Julien et son associé Arnaud Bilek, responsable de Consop-tima. L'objectif final prévoit un réseau de 40 stations GNV et 2 000 camions. Le projet d'envergure nationale est destiné aussi bien à des professionnels, des collectivités locales et des particuliers pour tout type de véhicule avec un objectif pour cette année de 4 stations. Tous les gaziers ont été sollicités pour obtenir les meilleures propositions en termes de tarifs et de services. Des collectivités locales ont aussi été contactées ainsi que Iveco et Scania, côté constructeurs. Pour sa part, GT Location a commandé de nouveaux camions GNL fin 2014 pour atteindre un total d'une vingtaine de véhicules roulant avec ce carburant. L'un de ses clients, Point P, est particulièrement sensible à cette solution qu'il a comparée avec des véhicules électriques en Ile-de-France. En Rhône-Alpes, les transporteurs Magnin, Megevand, Prabel, Sotradel, Jacky Per-



Gilles Durand, secrétaire général de l'AFGNV.



Véronique Bel, chef de projet mobilité de GrDF.



renot et Transalliance se sont alliés dans le cadre du projet Equilibre avec Auchan. Leur objectif : développer le GNV pour réduire la pollution dans la vallée de l'Arve, où de forts pics ont été enregistrés l'hiver dernier et des mesures de restriction de la circulation des poids lourds ont été prises. GrDF est aussi du projet qui prévoit la construction de trois stations – dont une publique prévue pour octobre dans la vallée de l'Arve – et deux pour le GNL. Au total, les transporteurs se sont engagés sur une flotte de 15 véhicules qu'ils devraient acquérir d'ici à juillet. Pendant un an, des mesures seront réalisées sur les véhicules pour évaluer leurs émissions, explique Véronique Bel, chef de projet mobilité de GrDF, ges-

tionnaire de 200 000 km de réseau en France. Un autre accord signé en décembre dernier à Paris pour le développement du biométhane dans les transports en Ile-de-France a vu notamment l'engagement de La Poste. Une première station publique est prévue dès cette année. Des stations privées pourront aussi compléter le réseau. Ces projets devraient se développer au fur et à mesure du

de l'évolution d'installations préexistantes.

### LES CHARGEURS PROMOTEURS

À l'horizon 2050, 45 % du transport se fera au gaz, selon l'Ademe. Encore faut-il développer le réseau nécessaire pour rendre ce scénario possible. Le cadre législatif existe pour cela, notamment au niveau européen, avec la directive sur les carburants de substitution de septembre 2014

*“À l'horizon 2050, 45 % du transport se fera au gaz, selon l'Ademe.”*

volontarisme des municipalités comme c'est le cas aujourd'hui à Paris, Lyon ou Toulouse. Par ailleurs, le développement du réseau dépend aussi

et en France avec la loi sur la transition énergétique. Les quelque 300 stations présentes dans l'Hexagone, dont 38 publiques, font pâle figure

face aux 900 que comptent respectivement la France et l'Allemagne. Mais, selon Véronique Bel, 2015 est l'année où les choses vont changer. Au-delà de la volonté publique, c'est aussi la demande des chargeurs qui booste le développement du parc et la création de nouvelles stations. C'est le cas de celle qui doit voir le jour à Châtres, en Seine-et-Marne, sur la ZAC logistique du Val-Bréon, à proximité de la N4. Ici, Ikea est le principal industriel qui souhaite développer la livraison au gaz en ville et par conséquent demandeur d'une nouvelle infrastructure. La nouvelle station utilisera le biométhane produit à Chaumes-en-Brie, dans une exploitation agricole. Pour sa part, Carrefour a procédé à une première expérimentation dans

l'agglomération lilloise avec deux 40 tonnes mais, à terme, ce sont 120 véhicules dans cinq villes qui pourraient rouler au biométhane "maison", produit à partir du recyclage de produits alimentaires, à l'horizon 2017. Cette approche "économie circulaire" prend de l'ampleur en développant les initiatives où le gaz est produit localement. Enfin, si la mutualisation est le maître mot, la location longue durée est aussi une bonne approche du problème pour les transporteurs qui voudraient verdir leur parc.

SILVIA LE GOFF

1. Parc GNV actuel : 2 400 bus, 300 camions, 850 BOM.
2. Le 23 juin prochain, sur le site de l'APTH au Creusot, un point sera fait avec un panel de chargeurs et de transporteurs sur les avantages du GNC et du GNL.
3. Coût à la pompe : entre 0,70 € et 1,20 €, soit, en moyenne, 30 % de moins que le gazole.

GNV

## Les constructeurs affinent leurs offres

Après des années d'atemoiement, la majorité des constructeurs semble désormais parler de concert : la seule alternative crédible au diesel pour les camions de plus de 16t semble être le gaz. Dans la roue d'Iveco, moteur dans ce domaine depuis 1998, toutes les marques, à l'exception de Daf, apportent les derniers ajustements à leurs montures pour répondre à une demande qui devrait croître de façon exponentielle dans les prochains mois. La pression des chargeurs (Monoprix, Carrefour, Intermarché, Castorama...) et des distributeurs (Gas Natural



© PHOTOS DR

Fenosa, GNVert, Axégaz...) va naturellement dans ce sens. Les autorités européennes jouent aussi leur rôle dans cette dynamique en encourageant, par une directive votée en septembre dernier, le développement

d'un réseau de ravitaillement d'ici à 2020, avec la création d'une station GNC tous les 200 km et GNL tous les 400 km. Dans l'Hexagone, Iveco se satisfait de cette situation pour confirmer son leadership en matière de

### GNV, GNC et GNL : quelles sont les différences ?

Tout d'abord, il faut souligner que les moteurs au gaz fonctionnent tous avec du méthane. D'origine fossile, il est fourni en général par le réseau GrDF. Si ce n'est pas le cas, il est issu de la valorisation des déchets, on parle alors de biométhane ou de biogaz. Ensuite, l'appellation GNV (gaz naturel pour véhicules) regroupe à la fois le GNC et le GNL. La différence réside dans le conditionnement du méthane. Quand il est comprimé et stocké dans des bouteilles sous 200 bars de pression, il s'agit de GNC. Plus rare, le GNL (gaz naturel liquéfié) grâce à la cryogénie (-162 °C) permet de stocker une quantité d'énergie plus importante, d'où une meilleure autonomie pour le véhicule.



GNV. En attendant le Tector 6 sur le nouvel Euro-cargo (Solutrans 2015), le constructeur italien s'appuie sur son Stralis et son Cursor 8 GNC décliné en 270 ch et 330 ch. Iveco a homologué une version GNL avec une autonomie

de 850 km et croit fort à cette version pour le transport régional. En France, dans le domaine du gaz, la firme italienne est talonnée par Scania. Le premier tracteur gaz Euro 6, un P 340, a d'ailleurs été remis en France



Tracteur Scania P 340 GNC Euro 6.



Remplissage au GNC de ce Renault D Wide.



Ce P 340 GNC Euro 6 passe en station.

**L'offre gaz des constructeurs en un coup d'œil**

- Iveco Stralis LNG (GNL) et GNC (270 ch et 330 ch)
- Man TGM GNC 280 ch (lancement en 2016)
- Mercedes Econic NGT (GNC) (302 ch)
- Renault Trucks DWide GNC (320 ch)
- Scania P GNC et GNL (280 ch et 340 ch)
- Volvo FE CNG (320 ch)

à Luc Degrave, président de GTA (Gestion Transport Affrètement). Ce véhicule est animé par un moteur de 340 ch fonctionnant grâce à 8 réservoirs de GNC. Avec une autonomie allant de 300 à 400 km, ce tracteur est destiné à la livraison de produits Coca-Cola en région parisienne. En mars dernier, Scania France, par l'intermédiaire de son nouveau directeur commercial Eric Darné, revendiquait les commandes d'une trentaine de véhicules au gaz dont une dizaine au GNL. De son côté, Volvo Trucks commercialise son FE roulant exclusivement au gaz méthane. Le constructeur suédois s'affranchit cette fois-ci de la bicarburation (dual fuel) qui impliquait une injection de gazole pour enflammer le méthane. Sur ce FE GNC, le moteur à gaz de 9 litres, fourni par Cummins, fonctionne

avec des bougies à l'allumage. Il répond à la norme Euro 6 et développe 320 ch et 1 356 Nm de couple. Il est associé à une boîte automatisée Allison. Ce modèle existe en trois versions : 4x2 (19 tonnes) et 6x2 (19 et 26 tonnes). Il est équipé de plusieurs réservoirs (2x4 ou 2x3) pouvant contenir jusqu'à 160 m<sup>3</sup> de gaz méthane pour une autonomie de 80 km à 400 km. Renault Trucks avec son D Wide CNG propose le même moteur Cummins de 9 litres que Volvo, associé à la boîte automatique Allison série 3200. Particulièrement adapté aux applications de bennes à ordures ménagères, ce modèle est disponible en deux configurations de porteur : 4x2 de 19 tonnes ou 6x2 de 26 tonnes. Afin de répondre à tous les besoins, le D Wide GNC est proposé avec deux capacités de

réservoirs : 600 litres de gaz comprimé à 200 bars soit 90 kg de gaz avec six réservoirs ou 800 litres soit 120 kg de gaz avec huit réservoirs.

**UN TGM GNC POUR MAN 2016**

Chez MAN, l'heure est encore aux derniers réglages. Au cours du dernier IAA, le constructeur allemand avait créé la surprise en exposant un TGM équipé d'un moteur au gaz et en annonçant sa commercialisation pour 2016. Ce modèle développe 280 ch et un couple maxi de 1 150 Nm. Il serait associé à une boîte Tip-Matic (ZF AS Tronic) à 12 rapports pour une autonomie annoncée de 400 km. En matière de gaz, la réponse de Mercedes est l'Econic NGT (GNV) 4x2, 6x4 et 6x2/4 pour des PTAC allant de 18 à 26 tonnes. Destiné au marché des BOM, ce



modèle, commercialisé depuis le début de l'année, dispose d'un nouveau moteur au gaz baptisé M 936 G développant 302 ch et un couple maxi de 1 200 Nm. Il se caractérise par la présence d'une bougie d'allumage dans chaque cylindre. Capable d'équiper son modèle Antos d'un tel moteur, Mercedes attend visiblement que le mar-

ché du gaz ainsi que son réseau de distribution se développent. Une attitude privilégiée aussi par Pacicar pour sa filiale Daf. Le groupe américain étant tout à fait apte à équiper ses camions européens de moteurs au gaz comme en témoignent ses expériences avec ses deux autres marques Kenworth et Peterbilt.

BERTRAND EULOGE