

## AXÈGAZ, 2014 sera l'année du gaz !

**Constructeurs industriels, transporteurs routiers, chargeurs et distributeurs se rejoignent sur les atouts de ce carburant d'avenir. Connus pour leurs initiatives et innovations en matière de mobilité durable, ils affirment leurs projets et intérêt pour le gaz naturel liquéfié.**

**Avec le concours d'Axègaz, les premiers véhicules au GNL circuleront en France avant fin 2014. D'ici 2030, 30 % du parc roulera au gaz...**

Temps forts de SITL Europe 2014, les conférences sur les motorisations routières alternatives ont consacré la pertinence du gaz naturel liquéfié. Convaincus qu'il est impossible d'aller au-delà de la norme Euro 6 avec le diesel, la plupart des constructeurs, dont Iveco, Scania et Renault Trucks, ont ainsi confirmé le lancement imminent de leurs nouveaux modèles au GNL.



**"Sûr, économique et propre, le gaz est le carburant alternatif le plus rapide et le plus facile à mettre en œuvre. Deux fois moins cher que le gazole, stabilité des prix, fiscalité allégée, émissions de polluants locaux optimisées\*, division par deux des nuisances sonores... les qualités durables du gaz sont reconnues, et croisent les nouvelles réglementations en matière de distribution en ville",** souligne Edouard de Montmarin, responsable commercial d'Axègaz.

### **De la logistique urbaine à la longue distance**

Solution premium pour la logistique urbaine, les débats ont également mis l'accent sur les atouts du GNL en termes d'exploitation quotidienne. **"Autonomie triplée par rapport au gaz naturel comprimé (GNV ou GNC), gain de charge utile de 150 à 400 kg sur porteur et tracteur routiers, suppression des risques de vol de carburant, réduction ou suppression d'AdBlue selon les technologies employées",** sont les plus cités par les chargeurs et les transporteurs routiers.

Pour Jean-François Cassier, DG de TC Transports (Transports Cassier), membre du groupement Tred Union, **"les tests menés à l'aide de véhicules gaz sont très concluants. Grâce à l'autonomie procurée, le GNL apporte un avantage supplémentaire pour des exploitations intensives sur courte, moyenne et longue distance".**

### **Application en "juste à temps"**

Entreprise familiale qui compte une douzaine d'agences en France et un siège à Cercy-la-Tour (58), TC Transports envisage l'acquisition d'un Iveco Stralis GNL. **"Ce véhicule serait affecté à une organisation en juste à temps à forte rotation pour le compte d'un industriel",** confie le dirigeant.

Axègaz offre à TC Transports une solution locative clé en main et sur mesure. Elle comprend une citerne et une station légères et mobiles, leur maintenance sur site et l'approvisionnement en gaz gérée de façon automatisée grâce à un système de télémétrie posé sur la citerne.

**"A disposition sur site, cette station compétitive en coût permet de se lancer rapidement dans le GNL sans investir. Les coûts d'approvisionnement du véhicule à travers les kilomètres parcourus et les temps des conducteurs seront en outre optimisés",** explique Jean-François Cassier à la tête aujourd'hui d'un parc de 280 moteurs Euro 5 et Euro 6.

## Réponse aux attentes des chargeurs

Moyen d'améliorer la performance énergétique, la compétitivité et le bilan carbone des transporteurs au bénéfice de leurs clients, ces enjeux sont aussi au cœur des démarches menées par les chargeurs, dans la grande distribution notamment. Tous ont en effet la responsabilité et la volonté de développer des organisations transport-logistique durables, et de limiter leur impact sur l'environnement.

Dans cette perspective, le GNL est un moyen de renforcer leur performance environnementale à un coût compétitif tandis que ses motorisations respectent la norme PIEK sur les nuisances sonores, indispensable pour livrer de nuit. Aussi dans leurs nouveaux projets à l'étude, les débats ont démontré l'intérêt croissant des distributeurs pour le GNL et les solutions d'approvisionnement compétitives d'Axégaz.

\* par rapport à une motorisation diesel Euro 6, le gaz affiche des performances inégalées : - 96 % de particules fines, - 70 % d'oxyde d'azote, - 25 % de dioxyde de carbone (davantage avec l'emploi de bio-méthane)

