



SALON

SITL 2015

GAZ ET ÉLECTRICITÉ

à tous les étages de la distribution

L'édition 2015 de SITL faisait la part belle au gaz naturel, notamment dans l'espace «Transport Next Generation» avec les principaux constructeurs de véhicules GNV et les fournisseurs de combustible. Le gaz liquéfié résout le problème de l'autonomie et le nombre de fournisseurs augmente. Pour les zones sensibles, la propulsion électrique reste «la» solution et l'offre se précise.

Textes et photos :
Étienne Cadet

Du côté des camions fonctionnant au gaz, on remarque Iveco, Scania et Volvo. Les deux premiers, qui sont en fait les plus actifs et les plus répandus à ce jour en transport routier et en collecte de déchets, présentent chacun un tracteur routier équipé d'un réservoir de gaz naturel liquéfié (GNL) en parallèle de réservoirs de gaz comprimé (GNC). Cette solution «hybride» se justifiera tant que le réseau de ravitaillement en GNL ne sera pas suffisamment étoffé. Pour le gaz comprimé, deux types de réservoir existent : acier ou matériau composite, plus léger mais plus cher.

Volvo présentait son modèle FE GNC à moteur 320 ch / 1 356 Nm prévu pour la collecte de déchets, avec échappement vertical. Ce véhicule est la version pour Volvo du modèle Renault D-Wide à moteur Cummins ISLG de 9 litres développant 320 ch et rebaptisé G9K pour la circonstance, et alimenté en gaz comprimé. L'échappement vertical est conçu pour les applications BOM, Volvo annonce une version à échappement classique pour les applications distribution mais ne parle pas encore de réservoir de GNL.

Renault qui était annoncé dans le programme du Salon n'était finalement pas présent mais en quelque sorte on peut considérer que sa technique était représentée par Volvo.

LES FOURNISSEURS DE GAZ

Jusqu'à alors les stations proposant du gaz comprimé GNC étaient alimentées par le réseau basse pression de GrDF et c'est GNVert qui était chargé de la construction de la station, avec une consigne simple : il fallait d'abord un client engagé. Les premiers ont été essentiellement des flottes d'autobus ou de camions de collecte d'ordures ménagères. Aujourd'hui on répertorie 33 stations ouvertes au public et environ 110 stations privées. Le GNL arrivant dans les terminaux méthaniers sous forme liquéfiée et acheminé

Le tracteur **Scania G340** à moteur GNV DC09 de 91 (340 ch / 1 600 Nm) est proposé avec des réservoirs de gaz comprimé en acier (4 x 82 litres) en alternative aux réservoirs en composite de série. De plus la combinaison GNL / GNC sur un même tracteur est en cours d'homologation. Avec l'empattement de 3,70 m le réservoir de GNL placé côté droit a une contenance de 450 litres. Ce type de matériel est commandé par la société Staf comme en témoigne le marquage apposé sur la cabine.







par route vers des stations équipées de réservoirs cryogéniques, a changé la donne. Des opérateurs privés ont été officiellement agréés pour équiper des transporteurs en stations pour compte propre, et également des industriels éloignés des réseaux. C'est le cas de Gas Natural Fenosa avec les Transports Mendy à Castets (Landes), et de Axégaz avec le Groupe Perrenot à Saint-Quentin-Fallavier (69). GNVert vient d'installer sa première station GNL chez un transporteur et l'annonce officielle devrait être faite sous deux mois. Par ailleurs dans le cadre du projet européen Blue

Corridor dont il est partenaire, GNVert a mis en chantier trois stations publiques, à Rungis, en région lyonnaise et près de Nîmes. Comme il y a toujours, en station, une légère part de vaporisation du GNL, le méthane redevenu gazeux est comprimé et devient du GNC, au lieu de s'échapper dans l'atmosphère et de participer au réchauffement climatique. Une station GNL fournit donc aussi du GNC. Un nouveau venu à SITL, Providis, agréé par le ministère de l'Écologie en janvier 2014, propose également des stations de GNL ainsi que leur ap-

provisionnement. L'offre en camions à moteur GNV sur le marché français est résumée sur cette image, en considérant que le Renault D-Wide dont la sortie ne saurait tarder, est identique au **Volvo FE** du premier plan à quelques détails près dans la présentation de la cabine. L'**Iveco Stralis** est aux couleurs de Jacky Perrenot tandis que le **Scania G340** anticipe par son marquage une future livraison à la société Staf. L'autre absent est l'Econic Mercedes à cabine surbaissée.

Le tracteur **Iveco Stralis** a un empattement de 3,80 m ce qui permet un réservoir cryogénique de 568 l (150 US Gallons) emportant 182 kg de GNL autorisant une autonomie de 700 km soit 150 km de plus qu'avec un réservoir de 450 l (119 US gallons) ce qui est le cas de son voisin. À cette autonomie, il faut ajouter celle fournie par les quatre réservoirs de gaz comprimé installés du côté gauche. Le moteur est le Cursor 8 GNV (7,7 l – 330 ch/ 1 300 Nm)





TROUILLET : UNE SEMI-REMORQUE POUR LA VILLE

Le carrossier constructeur Trouillet présentait cette année une semi-remorque à un essieu dirigé, adaptée aux livraisons en centre ville : la Distrimax, avec carrosserie à rideaux coulissants. L'essieu SAF équipé de pneus 275/70 R 22.5 est monté sur une tourelle Tridex dont le braquage est commandé mécaniquement par le décalage angulaire de la semi par rapport à la sellette. Le poids total en charge est de 22 t avec un maxi de 11 t sur l'essieu et de 11 à 12 t sur la sellette. Le poids

mort de la Distrimax est de 5 400 kg, ce qui laisse une charge utile maxi de 16,6 t. La longueur utile de 8,50 m permet d'emporter 21 palettes de 1,20 x 0,80 m. L'empattement de 4 m donne une maniabilité exceptionnelle. Le porte-à-faux arrière de 2,565 m permet l'installation d'un hayon repliable ou, comme ici, l'emport d'un chariot électrique Transmanut Cabelec. Ce chariot est muni de pneus qui lui permettent de gravir un trottoir et de se déplacer sans bruit dans une rue pavée.

Les feux réglementaires complétant ceux de la semi-remorque quand le chariot y est accroché, sont également utiles pour se déplacer sur la voie publique lors de livraisons de nuit. Le Cabelec pèse 720 kg et peut transporter jusqu'à 1 200 kg. Trouillet propose également pour sa semi-remorque une version Distribox en fourgon Plywood avec les mêmes dimensions utiles, et prépare une carrosserie à panneaux latéraux coulissants.