

Journée carburant alternatif gaz : quel avenir, quelle pertinence et surtout quelles démarches pour avancer ensemble vers une optimisation de l'environnement ?

Video : <https://www.youtube.com/embed/V4g-vhs3uk0>

M. Christophe ROSE, Délégué Général de l'AUTF (Association des Utilisateurs de Transport de Fret) nous a reçu avec ses partenaires d'un jour au centre de formation APTH du Creusot, où s'est déroulée une session d'échanges autour de l'évolution des usages GAZ pour les missions effectuées par les Poids Lourds en France ; vaste sujet et vastes problématiques, tant au niveau des pouvoirs publiques que des partenariats entre les acteurs économiques de cette filière d'avenir. Alors qui fait quoi dans la mise en place des dispositifs de fonctionnement de cette filière bien spécifique ?



C'est que ce nous avons pu entrevoir en participant aux ateliers proposés pendant cette journée constructive. En effet, 3 sujets génériques étaient proposés non seulement pour faire un état des lieux pour certains et éclaircir certains points pour d'autres.

Hormis un climat, où semble-t-il, les positions de chacun ne font pas encore l'unanimité, les transporteurs, les chargeurs et les gaziers ont pu échanger, débattre ou simplement s'expliquer sur la mise en place des stations d'avitaillement et le développement d'un réseau efficace, c'est M. Gilles DURAND, Secrétaire Général de l'AFGNV qui a traité ce sujet.

Mme Corinne BERTHELOT (GDF SUEZ), Présidente de l'AFGNV de 2010 à 2014, nous a rappelé en préambule sous quelles formes étaient disponibles le carburant-gaz : le GNL* (Le gaz naturel liquéfié est du gaz naturel condensé à l'état liquide.) son usage est privilégié pour le transport routier, il est plus propre que le diesel,

plus intéressant fiscalement et également plus silencieux à l'usage et le GNC** (Le gaz naturel comprimé est aussi plus propre que les autres carburants fossiles classiques, émissions de CO2 réduites à 25 % et pas d'émissions de particules fines...), il est le plus souvent destiné à des véhicules plus petits utilitaires ou particuliers pour des distances parcourues moins importantes, autonomie oblige.

M. Bertrand LECOINTE (IFPEN), Président de la Commission Energie Environnement de l'AFGNV a dirigé, quant à lui, un atelier qui a suscité bien des débats : les Poids Lourds GNV sont-ils performants et économiquement rentables ? Malgré le fait que les constructeurs investis dans cette technologie, avec IVECO en tête de proue, soient prêts avec, à la clé encore de nombreuse optimisation au niveau de la puissance et de l'autonomie.

Le réseau d'avitaillement Gaz reste encore en souffrance, bien qu'en phase de développement. L'état français semble se diriger vers une politique plus verte notamment pour ses grandes agglomérations dans les mois et les années à venir, cela devrait promettre de franches périodes de développement au réseau d'avitaillement sur le territoire français, peut-être des subventions pourront à l'avenir aider le processus à avancer comme cela s'est passé en Suède avec une politique verte concrète...

Toujours est-il que les investissements privés se disputent les financements pour la mise en place de stations GAZ (GNL/GNC) trop conséquents en terme d'investissement, les entrepreneurs ont tous besoin d'engagements et de garanties pour avancer...

À suivre donc, la France organise le COP21 en décembre 2015, l'enjeu annoncé principal de cette conférence mondiale est le réchauffement climatique, le Gaz en tant que réducteur des émissions de CO2 doit faire partie des facteurs actifs du dispositif global, non ?

Le Gaz, pour des bases législatives normalisées en France et en Europe et un réseau développé et homogène.

Étaient présents pendant la journée AUTF-AFGNV à l'APTH, les constructeurs, les fournisseurs de gaz, les transporteurs parties prenantes et les chargeurs déjà impliqués sur le sujet (IVECO, SCANIA, VOLVO TRUCKS, CRYOSTAR, GRDF, GNVERT, GAZPROM, GAS NATURAL FENOSA, AXEGAZ, PROVIRIDIS, AIR LIQUIDE). Ce que nous disent les acteurs de la filière GAZ :



Se rapprocher des chargeurs

M. Clément CHANDON Responsable Développement Marché PL Gaz Naturel IVECO :

" En tant qu'acteur historique et numéro 1 du marché français, IVECO se devait d'être auprès des chargeurs en cette occasion. Cette réunion a permis aux chargeurs, ceux-là même qui tirent le marché des véhicules au gaz en France, d'avoir une vue panoramique complète sur les véhicules, les stations et les différentes problématiques environnementales et économiques ".



Tester grandeur nature

M. Christian COUSTEIX, Spécificateur Transport FTL MICHELIN :

"Nous considérons que le gaz est une excellente alternative. Il reste cependant encore beaucoup de points obscurs qui ont été évoqués aujourd'hui dans les différents ateliers. Il est très intéressant, pour nous chargeurs, ainsi que pour les transporteurs de découvrir le problème du réseau des stations et d'imaginer comment développer les partenariats entre transporteurs.



Également, pouvoir découvrir et tester concrètement le matériel qui a été mis à notre disposition par les constructeurs IVECO, SCANIA et VOLVO TRUCKS est très intéressant".



Augmenter malgré les contraintes

M. Joao LOPEZ, Directeur Transport MENDY :

"Depuis l'ouverture de notre station, les Transports Mendy ont mis en service dix véhicules GNC et un véhicule GNL. Ces nombres seront multipliés dans les trois mois à venir, avec onze véhicules supplémentaires pour Barcelone. Nous allons continuer à augmenter le nombre de véhicules au gaz, malgré les contraintes que nous impose la zone longue ainsi que l'obligation d'augmenter le nombre des stations."



Modèles économiques plus pérennes et meilleure visibilité sur la durée

M. Philippe VAN DEVEN, Directeur Général GNVert :

"L'enjeu est vraiment de trouver un modèle permettant un juste partage des risques et une convergence des intérêts. Je pense que nous sommes en train d'évoluer vers un modèle de ce type. Les chargeurs jouent un rôle important actuellement sur l'émergence des solutions au gaz naturel tout simplement en permettant aux

transporteurs d'utiliser des modèles plus pérennes, avec une visibilité sur une durée beaucoup plus longue. On parle maintenant de contrat d'une durée de 5 ans, donc clairement, nous voyons vraiment un intérêt pour l'ensemble des trois grands acteurs du transport de marchandises à développer des solutions de mobilité au gaz naturel".

Le gaz ! Quoi d'autres ?

M. Christian COUSTEIX, Spécificateur Transport FTL MICHELIN :

" Depuis un an, on sent que la filière s'est développée un peu plus vite qu'auparavant. Il y a 4 ans, dans les prémices du camion au gaz, nous avons déjà participé à une première approche sur un camion gaz, via IVECO. Il nous semblait donc intéressant de continuer dans cette démarche et d'accompagner les transporteurs. Le pavé environnement est un point que l'on a mis dans nos matrices de choix de critère de décisions. Depuis quelques mois, c'est quelque chose que l'on prend particulièrement en compte dans nos dossiers d'appel d'offre. Nous sommes friands de cette démarche environnementale et à part le gaz je ne vois pas trop ce que l'on peut envisager d'autres pour l'instant ...".

Il faut aller plus vite !

M. Joao LOPEZ, Directeur Transport Mendy :

"Dans notre entreprise, depuis 10 mois, l'utilisation du gaz nous donne parfaitement satisfaction. Nous sommes sur ce projet depuis 2009 et, malheureusement la station n'a été ouverte que l'année dernière. Il faut maintenant tout le monde s'y mette, que les gaziers ouvrent des stations et que les constructeurs continuent à travailler sur la puissance. Nous sommes assez limités dans les activités alors, il faut vite arriver à 10 cv/tonne pour pouvoir développer d'autres métiers".

Augmenter l'autonomie et diminuer les coûts.

M. Clément CHANDON, Responsable Développement Marché PL Gaz Naturel IVECO :

« Le marché du gaz et notre offre continuent d'évoluer. Dans les prochaines années, nous allons augmenter l'autonomie du GNC et du GNL. Aujourd'hui, avec le camion GNL, nous en sommes à 800 km d'autonomie et nous allons aller rapidement vers les 1500 km. Le GNC n'a pas dit son dernier mot puisque aujourd'hui nous sommes entre 400 et 600 km d'autonomie. Dans le futur, un tracteur GNC avec cabine profonde, devrait atteindre les 700 km d'autonomie. Nous allons faire des compromis pour augmenter l'éventail des missions, avec plus d'autonomie et un coût revu à la baisse".

Catherine GODELOUP pour TRUCKEDITIONS – 2 septembre 2015

Les Partenaires de l'événement GAZ au Creusot sur le site de l'APTH : IVECO, SCANIA, VOLVO TRUCKS, CRYOSTAR, GRDF, GNVERT, GAZPROM, GAS NATURAL FENOSA, AXEGAZ, PROVIRIDIS, AIR LIQUIDE



www.truckeditions.com

Pays : France

Dynamisme : 5



LIENS UTILES :

> GAZ-MOBILITE.FR

Lien AUTF : <http://www.autf.fr/web/accueil.html>

Lien AFGNV (L'Association Française du Gaz Naturel Véhicule) : <http://www.afgnv.info/>

*GNL des liens pour plus d'infos : <http://www.connaissancedesenergies.org/fiche-pedagogique/gaz-naturel-liquefie-gnl>

<http://www.energie.sia-partners.com/20140924/le-gnl-comme-carburant-routier-quel-potentiel-pour-la-france>

**GNC des liens pour plus d'infos : https://fr.wikipedia.org/wiki/Gaz_naturel_pour_v%C3%A9hicules

<http://www.connaissancedesenergies.org/gpl-gnl-gnv-quelles-differences-130722>

Le réchauffement climatique et les émissions de CO2 :

<http://www.planetseed.com/fr/relatedarticle/co2-et-rechauffement-climatique>

Intervenants dans ce reportage video TRUCKEDITIONS : M. Clément CHANDON Responsable Développement Marché PL Gaz Naturel IVECO - M. Christian COUSTEIX Spécificateur transport FTL MICHELIN – M. Joao LOPEZ Directeur Transport MENDY - M. Philippe VAN DEVEN Directeur Général GNVert.

Remerciements à M. Christophe ROSE, Délégué Général de l'AUTF.

Journaliste Catherine GODELOUP – Images & Montage Vincent MAHE – Ligne éditoriale Catherine GODELOUP - Production Exécutive GODELOUPROD © 2015 – Musique CC Mixter Feeling Dark by 700P3D