

GNV : une révolution aux nombreuses interrogations...

C'est une petite révolution technologique et écologique qui se prépare dans le transport routier. Depuis peu, transporteurs et entreprises manifestent un réel engouement pour les poids lourds et autocars au gaz naturel pour véhicule (GNV), cantonnés jusqu'ici aux camions d'ordures ménagères. Cette motorisation se décline sous trois types de carburant : le gaz naturel liquéfié (GNL), le gaz naturel comprimé (GNC) capté sur le réseau du gaz de ville et le biogaz (bio méthane), issu de la méthanisation des déchets alimentaires et végétaux.

Comme le souligne Benoît BARBEDETTE*, « *Il faudrait être aveugle pour ne pas voir que les camions au gaz, porteurs et tracteurs, gagnent chaque semaine de nouveaux clients. En 2017, un large millier de camions + 5 t au GNV seront immatriculés, principalement chez Iveco et Scania. C'est, de moins en moins, de l'ordre du pouième.* »

La SITL de Paris du 14 au 16 mars a donné l'occasion à l'OTRE de se retrouver autour de sa Présidente pour rencontrer les acteurs du GNV. Car si l'intérêt des transporteurs est là, il n'est pas sans poser des questions de fond tant techniques que financières

On le sait l'offre va augmenter et ce malgré les qualités des motorisations Euro6 : le fait que les véhicules au gaz ne rejettent quasiment pas de particules, ni fumée, ni odeur et soient du genre silencieux, les rend attractifs. Le GNC pour l'utilisation urbaine et le GNL pour des trajets interurbains. L'autonomie frisant les 1 500 km avec des doubles réservoirs, le gaz liquéfié donne des garanties sur longues distances.

De leur côté, les chargeurs, à commencer par les grandes enseignes, poussent à l'investissement.

Mais cet engouement quand il n'est pas une nécessité d'avenir, n'en pose pas moins des questions légitimes. À commencer par le prix élevé des véhicules neufs qui a de quoi faire réfléchir. Compte tenu des faibles volumes de production, les camions et autocars GNV restent aujourd'hui plus chers que leurs équivalents diesel. Selon les constructeurs, ce surcoût peut varier de 25 à 40 000 euros par rapport aux camions à motorisation diesel.

Quant à savoir quelle solution choisir entre GNL et GNC, tout dépendra des besoins en autonomie mais surtout des stations disponibles sur les lieux de passage. Le réseau de distribution, qui se construit lentement même si, sur ce point, les projets des uns et des autres se dévoilent et s'accélèrent à l'instar de TOTAL qui a profité de la SITL pour livrer sa stratégie. L'éventuel différentiel de tarification à la pompe entre GNC et GNL pourra être également un facteur influençant la décision...

En effet, quel sera le coût de ce nouveau carburant ? Qu'il soit sous forme liquéfié ou comprimé,

le coût du gaz naturel n'est pas fixe et va dépendre de deux principaux facteurs : la durée d'engagement et la quantité consommée dans le contrat conclu avec l'opérateur avec des variations beaucoup plus importantes qu'avec le diesel.

Et les pouvoirs publics ? Face aux exigences de certains à accélérer la transition énergétique dans le légitime souci de diminuer les gaz à effet de serre, quelles aides à l'investissement sont mises en place pour le renouvellement des parcs ? Quelles incitations fiscales ?

Enfin, à terme, le gaz ne serait-il pas déjà dépassé ? L'hydrogène, ne relèguerait-t-il pas le GNV au rang de solution de transition ? En effet, l'hydrogène contient trois fois plus d'énergie au kilo que le gaz naturel, l'essence ou le diesel. Pour les poids lourds, il sera en concurrence avec le biogaz, autre option d'avenir.

Le débat est ouvert. Mais les questions des transporteurs devront avoir des réponses.

Philippe BONNEAU

(*) L'Officiel des Transporteurs N°2869 du 3 mars 2017