

Faucigny

Des transporteurs lancent une initiative pour faire rouler leurs camions au gaz

Alors que la situation des transporteurs routiers est de plus en plus critique, plusieurs entreprises lancent une expérimentation pour faire rouler leurs camions au gaz. A la rentabilité économique s'ajoute un gain écologique. Une première qui montre que les transporteurs, pointés du doigt quand on parle de la pollution, travaillent sur leur transition énergétique.

Il y a trois ans, dans un contexte morose pour les transporteurs – concurrence des pays de l'Est, hausse du carburant, impossibilité de réduire davantage les prix, licenciements – l'idée a germé chez trois d'entre eux, dont Prabel à Saint-Pierre-en-Faucigny, de réfléchir à un nouveau modèle économique. « L'énergie est un facteur déterminant pour nos entreprises, note Pascal Mégevand, de l'entreprise de Sillingy, Mégevand Frères. Nous avons identifié qu'il nous fallait une énergie alternative. » D'autres transporteurs se sont petit à petit engagés dans la démarche, baptisée Equilibre. Regroupés aujourd'hui en consortium, ils lancent une expérimentation : faire rouler des camions au GNV (pour gaz naturel de véhicule, lire ci-dessous). « Les technologies disponibles actuellement n'étaient pas vraiment satisfaisantes, note Pascal Mégevand. La transformation du matériel existant (via par exemple un système comme le retrofit, ndlr), il y en aura, mais c'est une technologie de transition courte. » Les transporteurs voulaient aller plus loin. « Le GNV, c'est ce qui semble le plus adapté à nos conditions d'exploitation et permet d'assurer une vraie transition énergétique. » Le but affiché



Sébastien Prabel, Philippe Van Deven, Pascal Mégevand et Laurent Delolme.

est de réduire la pollution tout en gardant de la rentabilité.

Réduire la pollution

« Nous voulons conserver nos entreprises dans le périmètre qu'elles ont, garder nos salariés et baisser l'impact sur l'environnement », confirme Pascal Mégevand. Nous sommes donc en phase d'identification des usages et de construction de la filière pour qu'elle soit pérenne. » Pour débiter, dix camions circuleront au GNV. Les entreprises pilotes achètent actuellement les poids lourds, qui coûtent plus cher qu'un véhicule au gasoil. Un fonds de soutien a été mis en place par l'Ademe et

GRDF, mais peu de constructeurs proposent ces poids lourds. « On compte sur eux pour faire évoluer le matériel rapidement. On en a besoin », insiste Pascal Mégevand.

En plus de camions adaptés, il faut un réseau de distribution. Les transporteurs ont trouvé un allié de poids avec GDF Suez et sa filiale GNVert. « Le projet est intéressant car il y a des transporteurs d'une taille qui correspond à la majorité des entreprises de transport françaises », note Laurent Delolme, directeur commercial transport de marchandises de GNVert. Depuis l'origine, nous considérons ce projet avec beau-

coup d'intérêt. » Le géant du gaz va donc investir dans une station à Saint-Pierre-en-Faucigny (lire ci-contre).

Vision sur l'ensemble des flux

Afin de pouvoir tirer une analyse écolo-économique, les dix camions seront équipés de sondes qui refléteront le niveau de pollution. « C'est un vrai test grandeur nature avec un suivi de la pollution en temps réel et en conditions réelles d'exploitation », insiste Sébastien Prabel, de l'entreprise du même nom et président du syndicat des transporteurs routiers de Haute-Savoie. Le consortium a investi pour avoir des relevés fiables pour

l'Ademe et l'Etat, qui permettront de réaliser une étude et une modélisation. Ces données seront extrapolées pour avoir une vision sur l'ensemble des flux routiers de marchandises en France. « Le GNV correspond à beaucoup d'usage, mais à nous de le vérifier définitivement », note Sébastien Prabel. Le projet Equilibre est également appuyé par la préfecture, via une signature de convention le 10 décembre. « Elle reconnaît la valeur du projet, appuie la démarche et la facilitera quand c'est possible », explique Pascal Mégevand. Ce projet est aussi une façon de montrer que les transporteurs se bougent pour améliorer leur impact sur

l'environnement. « On a des idées pour innover, insiste Sébastien Prabel. Nous sommes forces de proposition et actifs dans la recherche de solutions pour l'avenir. Cela permettra aussi à des entreprises françaises de garder leur savoir-faire et leurs salariés. » Le consortium espère que la démarche fera bouler de neige chez les autres transporteurs, mais aussi chez les industriels et les collectivités. « L'usage du GNV est large et adapté aux différents types de véhicules comme les bus ou les 4 tonnes », précise Pascal Mégevand. La mise en service des camions et de la station devrait intervenir en juin prochain. **ALEXANDRA COLLOMB**

UNE STATION À SAINT-PIERRE

Avoir des camions roulant au GNV, c'est bien, mais encore faut-il pouvoir les ravitailler. GNVert va donc aménager une station sur la commune de Saint-Pierre-en-Faucigny. Une première pour la filiale de GDF Suez dans une si petite ville. Le lieu exact reste encore à être défini. « Nous avons ciblé un terrain potentiel », indique Philippe Van Deven, le directeur général de GNVert, sans vouloir en dire plus tant que les négociations pour une convention ne sont pas terminées. La commune de Saint-Pierre et la communauté de communes du Pays rochois appuient également la démarche, surtout que la CCPR via la station d'épuration d'Arenthon est en pointe sur le biogaz. Des stations du même type seront installées à Lyon et Nîmes pour un investissement total de GNVert de deux à trois millions d'euros. « Nous construisons la station avec un nombre limité de camions au départ, mais la volonté est de le développer », ajoute GNVert, qui gère 140 stations du même type en France.

Qu'est ce que le GNV ou gaz naturel véhicule ?

Le gaz naturel véhicule (GNV) est un gaz naturel qui peut être utilisé comme carburant. Le BioGNV est quant à lui produit via la méthanisation des déchets. Développé il y a 15 ans, le GNV a plusieurs avantages. Tout d'abord, il est silencieux. « Un véhicule GNV fait deux fois moins de bruit qu'un circulant au gasoil », précise Laurent Delolme. De plus, le GNV n'émet pas de particules. « On peut avoir 20 % d'économies de CO2 si on compare avec un véhicule au gasoil. » Le GNV a également l'avantage de pouvoir être produit de manière renouvelable. Par exemple, via le

biométhane produit par les stations d'épuration. Il est utilisé en France en tant que carburant depuis de nombreuses années, notamment par des sociétés de transport de voyageurs par bus ou de ramassages des ordures ménagères. « Depuis quelques années, nous essayons de le développer dans le transport routier de marchandises », détaille Laurent Delolme. Les transporteurs investissent régulièrement dans des camions performants en terme de pollution. Chez Prabel par exemple, 70 % des camions sont au minimum en Euro 4. Avec les derniers-nés, les Euros 6, « on



arrive au bout de ce qu'on peut faire, note Pascal Mégevand. Les camions sont de plus en plus compliqués. Un Euro 6 n'a pas moins de 36 boîtiers électroniques différents ! En changeant d'énergies, on passe à des véhicules plus simples et qui sont Euros 6 depuis des années. » Bémol noté par les réticents : avec un plein de GNV, un camion ne peut circuler que 400 km. « Le métier évolue, argumente Pascal Mégevand. Aujourd'hui 75 % des flux font moins de 500 km. Si on fait deux fois le plein, on gagne de l'argent. Il faut juste exploiter les véhicules de manière différente. » **A. C.**