

Quinze camions qui roulent au gaz en route pour une année de tests

Plusieurs entreprises du pays rochois lancent une expérimentation scientifique unique en Europe d'un an, sur quinze camions, au sein du consortium Equilibre pour jauger de l'efficacité de rouler au gaz naturel de véhicule (GNV). Les camions de ces transporteurs sont en cours d'équipement de capteurs, et une station d'avitaillement au gaz est en construction à Saint-Pierre-en-Faucigny.

Le GNV c'est quoi ? Un gaz naturel qui peut être utilisé comme carburant. Le BioGNV est produit lui via méthanisation des déchets. Avantage du GNV : il fait deux fois moins de bruit que le diesel et n'émet pas de particules, avec 20 % d'économies de CO₂.

Pour quoi faire ? A partir de mars, les camions de ces transporteurs, équipés de capteurs, enregistreront en temps réel de nombreux critères dans le but de comprendre « à partir de quels critères consommation et rejets peuvent varier pour ramener la consommation à la tonne transportée, et disposer d'un outil d'aide à la décision entre gasoil et GNV », explique Pascal Mégevand, copilote du projet. Ainsi consommation, rejets de CO₂ (dioxyde de carbone) et de Nox (oxyde d'azote) seront enregistrés et passés à la moulinette. « La problématique des particules est en passe d'être résolue, les véhicules Euro 6 sont presque inoffensifs là-dessus, mais les Nox demeurent la vraie problématique ». Les premiers essais effectués sur autoroute avec un camion Euro 6 laissent entrevoir par exemple que, dans des conditions bien précises, le gasoil présente le meilleur rapport consommation/impact.

Comment et par qui ? La moulinette est tenue par trois or-



En juillet était lancée la première station GNV temporaire. La définitive est en cours de construction aux Jourdiés.

ganismes : le Centre de recherche en machines thermiques (CRMT) de Dardilly, qui a installé les capteurs et relève les données brutes. Elles sont ensuite transmises à TruckOnline qui récolte les données d'exploitation : ce que font le chauffeur et le véhicule. Puis, l'Institut français des sciences et technologies du transport (Ifst-

tar) enrichit tout cela avec les données météo et la congestion du trafic, pour savoir aussi dans quelle mesure ces critères influent sur les résultats.

Où en est-on ? Le cahier des charges de l'expérimentation a été bouclé en juillet, un préalable capital. « C'est avant tout une expérience scientifique », souligne Pas-

cal Mégevand, copilote du projet. Puis il a fallu boucler le budget de 900 000 euros, ce qui est à ce jour réalisé à 80 %. En septembre, des financements privés sont venus s'ajouter : Auchan, la Maison François Cholat et ATMB. Trois camions ont déjà été équipés de capteurs, quatre sont en cours. Quinze doivent l'être d'ici mars.

Une station d'avitaillement en GNV est en cours de construction en Zone d'activité économique (ZAE) des Jourdiés à Saint-Pierre-en-Faucigny. En attendant, une temporaire est installée dans les locaux de la société de transports saint-pierroise Prabel.

Une première. Trois stations sont prévues, deux autres seront

à Lyon et Nîmes pour disposer d'un maillage, « en cours de duplication à Lyon, Chambéry, Grenoble et Annecy. Il s'agit d'aller au-delà de l'expérience sinon cela restera lettre morte ». Les utilisateurs finaux seront les transporteurs mais aussi les collectivités, autocaristes, ou même les privés.

DAVID GOSSART

Le Pays Rochois produira bientôt son biométhane

En parallèle, la communauté de communes du Pays Rochois (CCPR) avance sur la production de biométhane, via la station d'épuration de Saint-Pierre-en-Faucigny et son partenariat avec l'entreprise Degrémont et Pordeval. En utilisant les déchets produits sur le territoire, elle pourrait ainsi créer du BioGNV qui serait alors utilisé dans la station que construisent les transporteurs (lire ci-dessus).

Une étude de faisabilité vient d'être rendue aux élus début décembre. La production actuelle de déchets du territoire à fort pouvoir méthanisant permettrait de faire circuler quotidiennement 40 véhicules légers ou cinq bennes d'ordures ménagères. La CCPR est d'ailleurs d'ores et déjà en cours d'achat d'une première benne roulant au gaz.

Réutiliser le biogaz en carburant ou dans le réseau

Les produits dits "intrans" pourront provenir des industries, du Centre hospitalier Alpes-Léman, de l'École nationale des industries du lait et de la viande, des biodéchets de cuisine, des graisses



La station d'épuration produira du biométhane en carburant ou le réinjectera dans le réseau.

© CCPR

agroalimentaires...

Pour Marin Gaillard, président de la CCPR, « nous sommes dans la phase où désormais nous savons que ce projet est jouable, que ça vaudrait le coup. Nous allons le poursuivre et affiner les modalités. »

Ainsi, au-delà de l'utilisation du bio méthane comme carburant, existe aussi la possibilité d'utiliser la production en tant qu'énergie réinjectée dans le réseau GrDF. « On pourrait construire une colonne de gaz pour relier les réseaux existants et y réinjecter la production ce qui permettrait de couvrir Arenthon qui n'est pas alimenté en gaz de ville aujourd'hui ».

S'ouvre donc une période de réflexion qui consistera à définir l'avant-projet sommaire du dossier, défini lors du conseil communautaire du 15 décembre : établir le business plan, chiffrer investissements et coûts d'exploitation, définir les structures d'accueil et de prétraitement des co-intrans, optimiser les recettes de co-digestion à travers des essais en laboratoire. Etude et essais laboratoires coûtent 90 860 euros HT.

D. G.