



## Les espoirs du gaz naturel véhicule (GNV)

Cette filière du marché entreprises mise sur les futures normes Euro.

C'est un véhicule GNV, la Honda Civic Natural Gaz, qui a reçu le prix de la « Green Car of the Year », lors du Salon de Los Angeles en novembre. Une première qui est l'occasion de rappeler que le gaz naturel véhicule est largement utilisé dans le monde : « Environ 13 millions de véhicules, en hausse de 18 % par an, avec des taux d'équipement atteignant jusqu'à 40 % dans certains pays d'Asie », précise Charlotte Hubert, présidente de GNVert, filiale de GDF Suez. Le GNV connaît un réel succès en Italie (800.000 véhicules équipés) et en Allemagne (90.000), mais reste méconnu en France. En cause, l'absence d'un réseau de distribution (40 bornes publiques) et le manque d'offre. Toutes les tentatives ont échoué : le projet de GDF Suez et de Total d'infrastructures sur une zone pilote en Rhône-Alpes en 2008 ou la Citroën C3 GNV commercialisée en 2006 avec son compresseur de recharge à domicile.

« **Dernier kilomètre propre** » Le GNV ne manque pourtant pas d'atouts : il permet de réduire de 25 % les émissions de CO<sub>2</sub> par rapport aux carburants classiques, n'émet aucune particule fine et réduit de près de moitié le bruit et les odeurs grâce à sa combustion lente. Des arguments qui ont permis à la filière de gagner quelques niches de marché, principalement des flottes captives de collectivités. D'après Gilles Durand, président de l'Association française du gaz naturel pour véhicules (AFGNV), « le marché se maintient avec actuellement 10.000 voitures en circulation, 2.300 bus et 1.000 camions benne, pour 150 pompes ». Principaux clients, de grandes villes, Paris, Lille, Strasbourg, Bordeaux.

Optimistes, les acteurs du GNV attendent beaucoup du passage à Euro 6 en 2014 pour relancer la filière. Le diesel va se trouver pénalisé en raison de ses émissions de particules fines et de NOx. De quoi redonner du crédit à l'essence et aux modèles à bicarburation essence/GNV (ou autre GNL, GPL, E85). Cet appel d'air pour les carburants alternatifs devrait surtout profi-

ter aux véhicules lourds (camions, autobus, bennes à ordures), ainsi moins polluants et plus agréables à conduire.

De rares entreprises franchissent le pas. C'est le cas de Lyreco, leader européen dans la distribution de produits de bureau, qui vient d'acquiescer une quinzaine de camions de livraison au GNV. Monoprix, Decaux ou Altadis ont également choisi de s'équiper pour leurs livraisons en ville en « dernier kilomètre propre ». GNVert met à disposition des stations mutualisées dans des lieux stratégiques comme les gares de fret. Le GNV pourrait également tirer profit des zones d'action prioritaires pour l'air (Zapa), qui se déploieront d'ici à 2012 dans 8 collectivités locales

« **FAUTE DE MOYENS, LE GNV A PERDU SON AVANTAGE COMPARATIF ET DEVIENT PLUS DIFFICILE À JUSTIFIER DANS LES ENTREPRISES.** »  
PATRICK COROLLER  
RESPONSABLE TRANSPORT ET MOBILITÉ À L'ADEME

ou des restrictions de bruit dans certaines communes.

Son intérêt économique n'est pourtant pas clairement établi. GNVert promet « des coûts réduits jusqu'à 25 % sur des flottes captives à partir d'un certain seuil compétitif ». « Il n'y a pas de transparence de prix », nuance Patrick Coroller, responsable transport et mobilité à l'Ademe. Bien que le gaz soit légèrement moins cher que le pétrole, l'infrastructure et l'entretien des véhicules restent plus onéreux. Au final, les coûts d'exploitation d'une flotte GNV seraient similaires à ceux du gazole. « Le potentiel du GNV était intéressant au début. Faute de moyens, il a perdu son avantage comparatif et devient malheureusement plus difficile à justifier dans les entreprises et collectivités », ajoute Patrick Coroller.

ROMAN SCOBELTZINE



Station d'approvisionnement en gaz naturel de GNVert, filiale de GDF Suez.