



Bonne ambiance au Salon de l'auto: Pascal Lenzin (à g.), coordinateur national pour la mobilité, et Christoph Schreyer, responsable Mobilité à l'Office fédéral de l'énergie, s'installent dans un véhicule pas vraiment de série.

Mobilité GNC

Prisonnier du conditionnel

« Le GNC serait le carburant idéal pour réduire les émissions de CO₂ dans le trafic individuel motorisé. » Cette phrase a été prononcée par François Launaz, président d'auto-suisse, et illustre bien l'un des problèmes de cette solution de remplacement, judicieuse et écologique, de l'essence et du diesel: le GNC est prisonnier du conditionnel. **Sandro Compagno**

Pour poursuivre au conditionnel, ses avantages seraient pourtant évidents: le GNC est propre, peu coûteux et fiable. GNC est l'abréviation de « gaz naturel comprimé » et est composé principalement de méthane comprimé (CH₄). Comparé au moteur à essence, un moteur fonctionnant au GNC émet 25% moins de gaz à effet de serre que le CO₂; alimenté à 100% en biogaz, il n'en rejette même quasiment pas. Pas plus que d'oxydes d'azote (NO_x) et de particules fines d'ailleurs. Près de 145 stations-service de GNC garantissent un approvisionnement suffisant en Suisse, hormis peut-être au fin fond des vallées les plus reculées.

Et la technologie du GNC s'appuie sur un moteur conventionnel, ce qui a plusieurs avantages pour les garagistes: d'une part, ils la connaissent depuis plus de 100 ans, possédant ainsi un vaste sa-

voir-faire et un équipement d'atelier ad hoc. D'autre part, le moteur conventionnel, contrairement au moteur électrique qui nécessite peu d'entretien, promet de la stabilité dans le secteur de l'après-vente.

12 000 véhicules au GNC en Suisse

Et pourtant: fin 2018, seuls 12 000 véhicules fonctionnant au GNC étaient immatriculés en Suisse. « Nous voulons changer cela », promet Pascal Lenzin. Il est le coordinateur national pour la mobilité de la branche suisse du gaz, organisée de manière régionale. Le Bernois a un objectif clair pour 2019: 1500 immatriculations, soit une augmentation des ventes de 25%.

Il mise pour ce faire surtout sur les flottes. « Une flotte doit être rentable », explique-t-il. Sur ce plan-là, le GNC est imbattable. « Une

flotte au GNC rapporte très vite de l'argent. Elle se justifie tant du point de vue écologique qu'économique. » En 2018, l'entreprise de télécommunications Salt, entre autres, s'était laissé convaincre par les arguments en faveur du GNC, et surtout du TCO (Total Cost of Ownership, ou coût total de possession) et commandait, au mois d'avril, 44 Seat Leon TGI pour son service extérieur (AUTOINSIDE en avait fait part). Ce chiffre illustre la deuxième raison pour laquelle P. Lenzin se concentre surtout, pour l'instant, sur les flottes: le levier est bien plus grand dans ce domaine que du côté des clients privés.

Du côté des constructeurs, ce sont surtout les groupes Volkswagen et Fiat Chrysler qui ont investi dans le GNC. Outre Seat, Volkswagen possède des véhicules au GNC dans son assortiment VW, Audi et Skoda; en Suisse, Opel propose l'Astra au gaz naturel/biogaz. Tous les véhicules vendus sur le territoire suisse sont à bicarburant, c'est-à-dire qu'ils peuvent fonctionner au GNC et à l'essence ordinaire type « super ».

Dans le domaine des utilitaires, Scania, Iveco et (en partie) Mercedes sont présents sur le marché suisse avec des véhicules au GNC.

Dans la halle 6 du Salon de l'auto, la branche suisse du gaz a exposé plusieurs des voitures de tourisme actuellement disponibles, et notamment une Seat telle que celle utilisée désormais par les collaborateurs du service externe de Salt. Au moment du Salon, Pascal Lenzin était en négociation avec plusieurs grandes entreprises. Il ne souhaite cependant citer aucun nom: « Rien n'est encore définitif. Mais je peux vous dire que nous parlons de contrats portant sur plusieurs centaines de véhicules. »

1200 nouveaux véhicules au GNC ont été immatriculés en Suisse en 2018. Ce chiffre aurait pu être plus important, mais des retards liés au passage à la nouvelle procédure d'essai des gaz d'échappement WLTP (Worldwide Harmonized Light-duty Vehicles Test Procedure) ont durement affecté les véhicules au GNC. Le groupe Volkswagen, qui a commercialisé de nombreux nouveaux modèles dotés de ce type de motorisation en 2017 et 2018, a introduit une certification accélérée pour ses modèles de grande série en raison de ces retards. « Les variantes les moins vendues ont pour ce faire été reléguées au second plan », expliquait en août 2018 le professeur Ferdinand Dudenhöffer, expert automobile, à la Luzerner Zeitung. Parmi elles, les véhicules au GNC.

Exonération de l'impôt sur les huiles minérales

Le GNC profite en Suisse de réductions fiscales, ce qui rend le carburant meilleur marché que l'essence et le diesel. Il s'agit là d'un argument de poids, non seulement pour les gestionnaires de flottes, mais aussi pour les consommateurs finaux. Tandis qu'en Allemagne, par exemple, la mobilité au GNC bénéficiera d'avantages fiscaux de ce type jusqu'en 2026, ce privilège prendra fin l'an prochain en Suisse. Comment les choses évolueront-elles ensuite? Les exonérations fiscales se prolongeront-elles tout de même après 2020? Ces questions restent ouvertes. Berne met actuellement les bouchées doubles sur la mobilité électrique pour atteindre ses objectifs d'émissions de CO₂. Reste à espérer que ce comportement, presque pathologique, n'entraîne pas la mise au rebut d'une technologie judicieuse, sûre et qui a fait ses preuves. <

Thème clé 2019



Une question de confiance.

Le garagiste, votre partenaire de mobilité.

Palette de modèles actuels fonctionnant au GNC selon leur catégorie d'efficacité énergétique

A+

Audi A3 Sportback g-tron
Audi A4 Avant g-tron
Audi A5 Sportback g-tron
Fiat Doblo Natural Power
Seat Ibiza TGI
Seat Leon ST TGI Evo
Skoda Citigo G-TEC
Skoda Octavia G-TEC
VW eco up!
VW Polo TGI

A

Fiat Panda Natural Power
Seat Arona TGI
Seat Mii Ecofuel
Seat Leon TGI Evo
Skoda Scala G-TEC (Fin 2019)
VW Caddy TGI
VW Caddy Maxi TGI
VW Golf TGI BlueMotion

B

Fiat Doblo Cargo Natural Power
Fiat Fiorino Natural Power
Fiat Qubo Natural Power
Opel Astra ECOTEC CNG
Opel Astra Sports Tourer ECOTEC CNG

C

Fiat Ducato Natural Power

Juste avant le Salon de l'auto de Genève, le constructeur Skoda a annoncé qu'il proposerait également la Kamiq avec une motorisation GNC.