

Plein gaz vers le futur



Crédit: Gaznat SA

Propos recueillis
par Stéphane Genilloud - Donc Voilà

En quoi Gaznat est-elle concernée par les questions de mobilité?

Nous ne faisons pas que fournir du gaz aux distributeurs locaux, tels que Holdigaz, les Services industriels de Genève ou les Services industriels de Lausanne. Nous assurons aussi la coordination de leurs actions de promotion de la mobilité au gaz naturel. Nous leur avons aussi fourni un plan d'encouragement et des financements pour le développement d'un réseau de stations de remplissage au gaz.

Quelle est l'étendue de ce réseau en Suisse romande?

On y trouve une quarantaine de stations. Elles servent entre 4 000 et 5 000 véhicules roulant au gaz en Suisse romande.

Ce n'est donc qu'un marché de niche?

En pourcentage du trafic, les chiffres paraissent modestes, mais ce marché revêt une importance stratégique, non seulement pour l'industrie gazière, mais aussi pour la mobilité et l'environnement. Le gaz naturel émet en effet moins de CO₂ que l'essence ou le diesel, peu d'oxyde d'azote et pas du tout de particules fines.

Mais par rapport aux véhicules électriques, le gaz n'est-il pas obsolète?

Loin de là. D'abord, une étude de l'Office fédéral de l'environnement de 2015 a montré que, sur l'entier du cycle de vie, l'impact d'une voiture roulant au gaz naturel/biogaz était inférieur à celui d'une voiture électrique.

Mais c'est surtout une question de stratégie globale. De l'avis des instituts universitaires comme du Laboratoire fédéral d'essai de matériaux et de recherche, il n'est pas possible de recourir à l'électricité pour la totalité du trafic individuel actuel, même à long terme. Selon une étude de l'EPFZ, cela représenterait 15 TWh, soit 15 milliards de kWh, c'est-à-dire une augmentation de 25% de la consommation d'électricité totale en Suisse. Dans l'intervalle, les centrales nucléaires, qui fournissent actuellement un tiers de cette électricité, cesseront de fonctionner. Il faudrait donc trouver des sources d'énergie renouvelables pour 39 TWh. C'est peu réaliste. Le gaz garde ainsi toute sa place, surtout lorsqu'on parle de biogaz et d'hydrogène.

Vous vous intéressez aussi à l'hydrogène?

C'est un des vecteurs énergétiques de l'avenir. Produit par électrolyse de l'eau, l'hydrogène permet de stocker les excédents d'énergies renouvelables produits durant les périodes de vent et d'ensoleillement. Et comme son utilisation ne rejette que de la vapeur, l'hydrogène est parfaitement propre.

A l'heure où l'on ne parle quasi plus que de véhicules électriques, des industriels et des scientifiques poursuivent des pistes parallèles et complémentaires pour offrir un avenir durable et mobile.

Entretien avec René Bautz, directeur général de l'entreprise gazière Gaznat SA.

Nous travaillons pour notre part sur deux solutions. La première consiste à injecter directement un certain pourcentage d'hydrogène dans le réseau de gaz naturel, comme nous le faisons déjà avec le biogaz, afin d'augmenter la part renouvelable du carburant consommé. La seconde, que nous développons en coopération avec l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne, consiste à produire un gaz de synthèse, en associant l'hydrogène à des atomes de carbone provenant de molécules de CO₂ retirées de l'atmosphère. Le bilan carbone demeure ainsi neutre.

Quand verrons-nous une station à hydrogène dans notre région?

La conversion à l'hydrogène requiert des investissements considérables. Il y a des projets pilotes, mais il faudra attendre une dizaine d'années avant qu'un marché se développe. Seuls des prototypes roulent à l'hydrogène pour le moment.

Un dernier mot sur les relations entre Gaznat et le TCS Vaud...

Au-delà des contacts fréquents que nous avons au sujet des questions de mobilité ou dans le cadre du Salon de l'Auto, nous testons régulièrement des véhicules à gaz sur le circuit de Cossonay. Par ailleurs, Energiapro, un distributeur de gaz local, est sponsor du Ciné drive-in du TCS Vaud.