

VÉHICULES UTILITAIRES **SPÉCIAL**

# «POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES, LE GAZ EST PLUS EFFICACE»

La mobilité électrique a le vent en poupe, tout comme l'hydrogène qui fait rêver, mais le gaz reste encore peu connu des entreprises. Pourtant, il présente de nombreux avantages, que détaille **André Räss**, de chez Gaznat. **Par George Müller**

**L**es experts de la Confédération prévoient une augmentation du trafic de marchandises de 33% en Suisse d'ici à 2040 (et de 18% pour le trafic individuel motorisé). Cela alors même que le trafic routier est d'ores et déjà responsable d'un tiers des émissions de CO<sub>2</sub> dans notre pays. Comment, dans ces conditions, le Conseil fédéral parviendra-t-il à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> à zéro d'ici à 2050?

La réponse est évidemment complexe et multiple, mais l'utilisation du gaz naturel et du biogaz pour le transport de marchandises constitue une piste sérieuse pour atteindre cet objectif. C'est en tout cas la conviction d'André Räss, responsable de produit mobilité chez Gaznat, transporteur de gaz pour toute la Suisse occidentale.

**André Räss, le gaz naturel est une énergie fossile, tout comme le pétrole. En quoi un véhicule à gaz est-il moins polluant?**

Un camion fonctionnant au gaz naturel comprimé (GNC) ou au gaz naturel liquéfié (GNL), qui utilise le mélange disponible en Suisse (76,4% de gaz naturel et 23,6% de biogaz), émet jusqu'à 20% de CO<sub>2</sub> de moins qu'un véhicule diesel de même taille. Si ce même camion fonc-

tionne à 100% au biogaz, la baisse des émissions de CO<sub>2</sub> atteint de 75 à 85%.

**Quelle est la proportion de poids lourds fonctionnant au gaz en Suisse?**

En Suisse, il y a actuellement 54 000 poids lourds qui roulent au diesel contre 200 seulement au gaz. La marge de progression pour les véhicules à gaz destinés au transport de marchandises est donc gigantesque.

**A part les émissions de CO<sub>2</sub>, quelles sont les autres différences entre diesel et gaz?**

Il y a évidemment la question du coût. Le TCO (total cost of ownership, ou coût total de possession) d'un camion à gaz est de 15 à 20% moins élevé que son équivalent diesel. Même si le prix d'achat d'un poids lourd au gaz peut dépasser celui d'un véhicule diesel de 20 000 francs, cette différence s'efface très rapidement grâce au prix du gaz, qui est entre 20 et 50% moins cher que celui du diesel. A cela, il faut encore ajouter des taxes sur les véhicules de tourisme au gaz, qui sont moins élevées dans la majorité des cantons. Enfin, un véhicule à gaz est aussi plus silencieux et il vibre moins qu'un véhicule à essence, tout en rejetant beaucoup moins de particules fines.

**Avec tous ces avantages, comment expliquez-vous le peu d'engouement pour ce type de véhicules dans les**



### entreprises jusqu'à aujourd'hui?

Je pense qu'il s'agit surtout d'un manque de connaissances, mais les choses sont en train de changer rapidement. Souvent, j'entends dire que les stations à gaz sont peu nombreuses alors qu'il en existe déjà 150 en Suisse, dont 38 en Suisse romande, soit une tous les 15 kilomètres sur les routes principales. Rien qu'à Genève, trois nouvelles stations destinées aux poids lourds vont bientôt voir le jour et des projets sont en gestation un peu partout.

De plus, il faut savoir que le gaz est distribué par un réseau très développé de conduites souterraines. De ce fait, il est ►►



Pour André Räss, la marge de progression des véhicules à gaz destinés au transport de marchandises est gigantesque.

►► possible à une entreprise disposant d'une flotte de véhicules à gaz assez importante de créer sa propre station de recharge. Dans ce cas, Gaznat peut soutenir financièrement le projet. C'est par exemple le cas d'Henry Transports, à Vufflens-la-Ville, qui est en train d'installer sa propre station en partenariat avec le dis-

tributeur Holdigaz et qui la mettra à disposition d'autres entreprises de la région.

### Est-ce que vous pouvez nous citer d'autres entreprises qui ont déjà fait le choix du gaz pour leurs véhicules?

Il y a 14'000 voitures en Suisse qui fonctionnent au gaz, et il s'agit principale-



ment de véhicules d'entreprises ou de l'administration publique. Il y a par exemple L'Oréal Suisse, qui roule désormais avec 80 véhicules à gaz, la filiale suisse de Coca-Cola, qui a remplacé sa flotte de véhicules diesel par 180 véhicules GNC en 2019 pour réduire son empreinte carbone, ou encore Salt, qui a remplacé la moitié de sa flotte par des véhicules GNC pour les mêmes raisons.

**Vous dites que vous pouvez réduire vos émissions de CO<sub>2</sub> jusqu'à 85% en n'utilisant que du biogaz, mais j'imagine que c'est plus cher que du gaz naturel?**

Oui, effectivement. Si vous remplissez le réservoir de votre VW golf avec 100% de biogaz, ça vous coûtera environ 680 francs de plus par an qu'avec du gaz naturel. Mais ces prix pourraient évoluer à l'avenir. Rien qu'en Suisse, le potentiel de création de biogaz, issu uniquement de déchets verts et organiques (et en aucun cas de cultures de plantes énergétiques), est encore largement sous-exploité, alors que la réserve en biomasse est pratiquement illimitée.

**Quelles sont les différences entre un véhicule à gaz et un véhicule diesel en termes d'autonomie?**

L'autonomie d'un camion à gaz n'a rien à envier à son pendant diesel. Pour un camion GNC, elle s'élève à 500 km, pour un camion GNL (sa forme liquide), elle dépasse les 1000 km avec un seul plein.

**Y a-t-il de grandes différences entre un moteur à gaz et un moteur à essence?**

Il n'y en a pas, c'est exactement le même moteur. Un véhicule à gaz/biogaz possède un moteur bivalent, permettant l'utilisation de deux carburants distincts. Quand le réservoir à gaz est vide, il commute directement sur l'essence, sans aucune manipulation de la part du chauffeur. Le réservoir à essence qui équipe tous les véhicules à gaz joue deux rôles. Celui de faire monter en température le

moteur au démarrage par temps froid et celui de réserve lorsqu'il n'est pas possible de faire le plein de gaz rapidement. La transition d'une flotte de véhicules diesel vers des véhicules à gaz est donc très facile pour les conducteurs.

**Actuellement, on parle beaucoup de la mobilité électrique ou à l'hydrogène. Est-ce que l'utilisation du gaz va être stoppée par ces concurrents avant même d'avoir pu se développer?**

Non, je ne le pense pas. S'il est vrai que la voiture électrique va clairement gagner la bataille de la mobilité individuelle urbaine, il en va tout autrement des véhicules plus lourds destinés au transport de marchandises. Dans ce cas, les temps de recharge sont trop longs et même si ces véhicules ne rejettent effectivement pas du tout de CO<sub>2</sub>, l'énergie grise nécessaire à la fabrication et au recyclage des batteries doit aussi être prise en compte pour le bilan écologique global. Pour le transport de marchandises, le gaz est plus efficace. Quant à l'hydrogène, il s'agit d'une technologie très prometteuse, mais il faudra à mon avis encore

**«EN SUISSE, 54 000 CAMIONS ROULENT AU DIESEL CONTRE 200 SEULEMENT AU GAZ.»**

**André Räss**

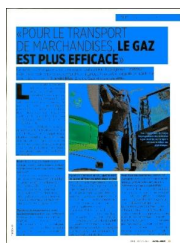
Responsable produit mobilité, Gaznat

de longues années avant que la Suisse ne soit capable de produire des quantités importantes d'hydrogène 100% vert.

**Pour vous, l'objectif n'est donc pas de vous concentrer sur le développement des voitures individuelles à gaz?**

Non, effectivement, nous pensons que le gaz naturel/biogaz est beaucoup plus adapté aux véhicules plus lourds. D'ailleurs, les principaux constructeurs de poids lourds, comme Iveco ou Scania, multiplient les efforts pour développer les véhicules au gaz naturel/biogaz et nous sommes extrê-





mement satisfaits de cette tendance.

**Les véhicules qui circulent au gaz en Suisse utilisent encore 80% de gaz naturel. Or ce gaz est importé. Est-ce que vous y voyez un risque?**

Vous voulez savoir s'il existe un risque que la Russie ferme le robinet et décide un jour de couper l'accès à son gaz et à ses gazoducs à l'Europe occidentale? Premièrement, il faut savoir que les gazoducs alimentant la Suisse depuis l'étranger sont multiples, nous sommes connectés à nos différents fournisseurs par l'Allemagne, la France et l'Italie.

Deuxièmement, les contrats signés pour notre approvisionnement par du gaz russe passent par des intermédiaires européens qui n'auraient aucun intérêt à couper les vivres aux Suisses, qui sont bons payeurs. En plus du gaz russe, nous utilisons du gaz norvégien, néerlandais, algérien et, finalement, la problématique de notre approvisionnement énergétique n'est pas liée uniquement au gaz naturel mais aussi aux autres énergies. Il ne faut

pas oublier que la Suisse consomme plus de 70% d'énergies non renouvelables et importées de l'étranger, dont le gaz représente un peu moins de 14%. ●



Pour Gaznat, l'autonomie d'un camion à gaz équivaut à celle de son pendant diesel.