



Tendre vers l'efficacité énergétique dans les transports

Atelier Gaz: compte rendu

Les intervenants de cet atelier sont :

	Marc Courbet, Responsable grands comptes chez ENDESA (fournisseur d'énergie)
	Jean Francois Cassier, PDG Transport Cassier à Cercy la Tour (58)
	François Marchal, Responsable Marketing chez IVECOBUS
	Christophe Desessard, Directeur Client Territoire Est, GRDF

M. Marc Courbet, Responsable grands comptes chez ENDESA (fournisseur d'énergie)

ENDESA est une entreprise espagnole présente en France depuis les années 2000 qui vend du gaz aux industriels ainsi que des projets de stations GNV publiques et privées et développent des prestations de service d'efficacité énergétique. L'entreprise est structurée autour du GNV, ses commerciaux et ses techniciens y sont formés.

L'objectif de l'entreprise est de développer 40 stations publiques d'ici 2020 (déjà deux à Saint-Etienne et Bonneuil-sur-Marne en partenariat avec des transporteurs).

Concrètement, ENDESA souhaite nouer des partenariats (collectivités, entreprises) avant d'implanter des stations. Cela permet de diminuer et de partager le risque.

Le gaz est 25 à 30 % moins cher que le gasoil.

ENDESA travaille beaucoup avec les collectivités car ils ont une vision sur le long terme. Les collectivités bénéficient des meilleurs tarifs d'entrée car offre une publicité gratuite : 25 à 30 % moins cher TIPE incluse. Pour les porteurs de projets : il existe un système de redevance grâce au partage de risque une fois le rendement pour ENDESA atteint. ENDESA travaille beaucoup avec le GNC car il est plus simple à mettre en place. Pour des stations GNL, il faut un engagement plus important des transporteurs même si par la suite les tarifs sont intéressants. Le GNC permet de commencer petit avec des moyens rapides d'augmenter la voilure. Les grosses stations GNL ont du mal à voir le jour.

M. Jean François Cassier, PDG Transport Cassier à Cercy la Tour (58)

Les transports CASSIER regroupent 14 sociétés basées dans le nord de la France placées sur les marchés du transport de déchet, le BTP et l'automobile.

En 2013 ? L'aventure « gaz » a démarré avec un test pour plastic omnium sur 2 semaines pour des approvisionnements PSA à Poissy. Les transports CASSIER se rendent compte de l'économie possible malgré le problème de stations. Le projet n'a pas vu le jour cette année 2013, la faute au de prix du gaz : 1,8 euros ou 2



euros. Le projet a donc été enterré jusque fin 2014, lorsque le GNL a été autorisé en France. Une concurrence à GDF arrive avec de forts lobbying notamment de GRDF. Globalement les prix étaient intéressants.

Début 2015 : la baisse des prix du gaz permet une concurrence réelle avec les motorisations thermiques.

Fin 2015 : un marché important avec Lyreco entraîne le partenariat entre 2 transporteurs, les transports RAVE et CASSIER. La coopération vise à créer une station GNC en mode privatif devant la difficulté à faire engager un gazier. Aucun accord n'a été trouvé avec un gazier, il s'agit donc d'une station privative qui fait porter tous les risques aux deux transporteurs. Ce partenariat visait à expérimenter le potentiel économique et environnemental du GNV et fait office de collaboration pionnière dans le domaine.

Aujourd'hui le prix de la molécule stable mais il y a peu de partenaires, peu de camions et donc des coûts moins répartis. Le choix du GNC s'est imposé pour deux raisons : le GNC était moins incertain, plus en avance techniquement, l'investissement de la station était moindre, évolutive. Boil off : quand vous utilisez du GNL, vous avez la contrainte de ne pas vous arrêter. Si la région ne nous a pas aidé, l'aide de GRDF a été remarquable, en conseil et en financement.

Facteurs potentiellement bloquants :

- le manque d'implication de la DREAL, du Conseil Régional Bourgogne-Franche-Comté et de l'ADEME. La structure d'aide est en train de se mettre en place. « Le fait d'être pionnier nous a fait être le parent pauvre »,

- le prix du gaz.

- Le *business model* est fragile car l'amortissement de la station est très important. Les véhicules évoluent vite mais en 2015, il a également fallu choisir entre une plus grande autonomie et la suppression de la couchette du conducteur de PL (Les constructeurs sont aujourd'hui capables de concilier autonomie et insertion d'une couchette) ce qui a entraîné, malgré l'émulation de ce nouvel équipement GAZ, des remous sociaux importants.

- les véhicules n'ont pas de valeur marché, il n'est pas possible de vendre d'occasion ce type de véhicule ce qui oblige les transporteurs à utiliser les véhicules jusqu'à leurs fins de vie.

Pour finir, il est également important d'être plus raisonnables sur les besoins de transport, il faudrait dimensionner et anticiper les consommations ne serait-ce que pour des questions écologiques. Les périodes de Noël sont un des exemples d'une consommation au dernier moment qui comprime une même demande sur un temps très court.

M. François Marchal , Responsable Marketing chez IVECOBUS

Constructeur de véhicules industriels et de bus, la gamme de bus au gaz naturel existe depuis 1997 (CTS Strasbourg). Le groupe dispose d'une volonté de développer les véhicules sur le créneau gaz naturel. En 2014 s'est opérée une rupture des modes d'achat des collectivités territoriales sur le plan des véhicules : aujourd'hui 50 % en thermique classique, 30 % gaz naturel contre 96 % de véhicules immatriculés au diesel en 2014 en France.

Aujourd'hui, le gaz naturel est la solution la plus rapide à mettre en place pour répondre à la transition énergétique. IVECO ouvre la voie aux AOT (Autorités Organisatrices de Transport) qui franchissent le pas ou demandent des informations pour porter leurs projets : Besançon, Montbéliard, Arras. Les produits ont bien évolué et nous continuons à développer nos gammes de véhicules pour gagner en espace, en autonomie, en puissance. Enfin, le retour d'expérience de l'agglomération de Nantes montre que le gaz est économiquement rentable.



Agglomération de Nevers :

Les solutions existent et le choix des technologies reste ouvert. Le surcoût gaz par rapport au thermique est réduit, mais il subsiste l'inquiétude de faire le bon choix qui engagera la collectivité sur 20 ans. Si demain l'électrique se démocratise à grande vitesse, les autres technologies dont le gaz pourraient à nouveau être délaissées. De plus, le gaz naturel est vertueux sur les Nox et particules mais pas sur les oxydes de carbone.

Ce qui manque et qui serait important aux yeux des collectivités, c'est d'avoir une idée claire sur l'ensemble de la chaîne d'émission, du producteur au consommateur. Le projet « GAZ » est intéressant du point de vue de l'agglomération parce qu'il y a un projet de méthanisation en face, une économie circulaire.

M. Christophe Desessard (GRDF)

GRDF ne peut pas aller sur le champ concurrentiel et ne peut donc pas développer et investir dans les stations. Son rôle est de réunir les acteurs pour développer des projets locaux. Sur les agglomérations de plus de 200 000 habitants, la majorité des flottes de bus est au gaz. Le mouvement est accompagné par l'État (suramortissement, mesures fiscales...). L'engagement de plusieurs constructeurs y compris en R&D avec des gammes spécialisées offre également de très bons rendements énergétiques.

Le gaz est fossile aujourd'hui, mais demain le potentiel de méthanisation est énorme et nous avons à notre portée la possibilité d'avoir une mobilité décarbonnée du puits à la roue.

Nous souhaitons que se généralise des collaborations similaires à celle élaborée par les Transports CASSIER et RAVE. La filière est en pleine structuration avec un Etat convaincu (fiscalité équivalente aujourd'hui que sur le diesel), des constructeurs qui s'engagent et une demande (chargeur/citoyen : interdiction des mobilités non propres).

Entre les différents modes gaz / hydrogène / électrique, les modes sont sûrement complémentaires en fonction des usages. Les capacités du réseau de gaz sont équivalentes à 3 fois la puissance du parc de production électrique. Le problème de la technologie électrique est celui de l'appel de puissance de la charge des véhicules ce qui nécessite d'adapter la production, le stockage étant très limité pour cette technologie. Ce qu'il faut aujourd'hui, c'est une mobilité 0 CO2 avec la possibilité pour le GNV de monter en puissance avec le bioGNV.

L'OTRE insiste sur l'importance de l'implication des chargeurs dans la démarche car les investissements peuvent être élevés.