



La station-service de Castets fournit du gaz naturel en GNC (2 pompes) et en GNL (2 pompes).

Mendy et Perrenot, Intermarché et Ikea, Iveco et Scania, Axègaz et Natural Fenosa... Les premiers acteurs impliqués dans l'exploitation du gaz naturel liquéfié (GNL) se rejoignent et font des petits. Ils témoignent d'une énergie viable et rentable, mais qui pose la question du partage des investissements entre chargeurs et transporteurs. À l'exemple du réseau naissant de stations Gaz'Up, la mutualisation des stations décidera de la pérennité de la filière.

Vers la mutualisation DU GAZ NATUREL LIQUÉFIÉ

NICOLAS JULIEN,
DIRECTEUR DE GAZ'UP



« Certains gaziers comprennent la nécessité de partager les bénéfices, une fois la station rentabilisée. »

Le gaz naturel véhicule (GNV) vient de franchir plusieurs étapes clés de son développement en France et dans le monde. Le gaz naturel comprimé ou GNC (composé essentiellement de méthane sous 200-250 bar) est utilisé depuis plusieurs années dans le transport routier, et depuis plus de 50 ans dans les secteurs domestiques et industriels. En revanche, l'arrivée comme carburant du gaz naturel liquéfié (GNL), fait de la même molécule refroidie à -160°C, date de moins de deux ans. Parce qu'elle représente les initiatives les plus récentes et les développements potentiels les plus importants dans le TRM, nous nous intéresserons surtout au GNL dans le présent dossier. Sans oublier que le GNC affiche les mêmes arguments en termes de bruit et de pollution, et qu'il porte les premières initiatives de bioGNV, produit par la méthanisation des déchets fermentescibles.

45 % DE L'ÉNERGIE CONSOMMÉE DANS LES TRANSPORTS

« Nous estimons qu'en France, en 2035, entre 10 et 20 % des véhicules terrestres rouleront au méthane, sous ses formes naturelle, renouvelable et de synthèse. À l'horizon 2050, selon l'Ademe (Agence de l'environnement et de l'énergie), le gaz fournira 45 % de l'énergie consommée dans les transports en France. Une bonne partie du GNV sera alors issue du biogaz », rapporte Gilles Durand, secrétaire général de AFGNV (Association française de GNV). Il prévoit qu'au niveau mondial,

portés par une croissance de 20 % par an, 65 millions de véhicules rouleront au gaz en 2020. « C'est sous forme liquéfiée que le gaz naturel présente le meilleur potentiel pour le transport routier, estime-t-il. D'une part, parce que la liquéfaction réduit son volume de 600 fois par rapport à l'état gazeux, et de 3 fois par rapport au GNC. Le GNL se transporte donc mieux et accroît d'autant l'autonomie des véhicules. D'autre part, parce que les volumes globaux du GNL vont augmenter, en conséquence de la demande chinoise — qui détient 92 % des stations-service et compte déjà 80 000 véhicules GNL en circulation ; et de l'essor prévisible du GNL marin — pour respecter la nouvelle réglementation relative aux réductions de soufre dans les transports maritimes », analyse Gilles Durand.

L'AFGNV défend ces jours-ci les avantages environnementaux du GNV sur le salon SITL (stand J99 dans l'espace Transport Next Generation). Autour de transporteurs comme Perrenot et de donneurs d'ordres tels qu'Intermarché et Michelin, l'association a rassemblé des constructeurs et des opérateurs énergétiques sur son espace d'exposition. Beaucoup d'entre eux sont concurrents, à l'exemple d'Iveco, Scania, Volvo, Renault Trucks, ainsi que Gazprom, Gas Natural Fenosa, GNVert, Axègaz et GNdrive, Proviridis, Cryostar et Fenwick. Signe que le développement de la filière passe par des partenariats, des synergies, des mutualisations, dans une démarche cohérente avec l'évolution industrielle du TRM. « D'un point de vue environnemental, le GNV se positionne bien mieux que les exi- ...

... gences de la norme Euro 6 pour les poids lourds (-84 % de particules, -70 % d'oxydes d'azote et -37 % de CO), souligne Gilles Durand. Les véhicules au gaz consomment 15 % de carburant en moins et émettent 10 % de CO₂ en moins que les véhicules diesel. En utilisant du bioGNV, ils arrivent à un bilan CO₂ neutre. » Et d'afficher le GNV comme « le carburant du XXI^e siècle », indispensable à la transition énergétique dans les transports. « L'énergie alternative est plébiscitée dans Cap 2020, le plan de modernisation et de compétitivité élaboré par la profession avec la FNTR, l'UNOSTRA et TLF. »

UNE STATION-SERVICE GNLC PUBLIQUE À L'AUTOMNE 2015

Si les voyants sont au vert pour le gaz naturel carburant, c'est sous la forme du GNL qu'il devrait progresser le plus vite dans le transport routier. En effet, le gaz liquéfié a dépassé fin 2014 les derniers freins opérationnels et réglementaires qui l'empêchaient jusqu'ici de représenter une alternative crédible au diesel sur de longues distances. Contrairement au GNC, pertinent sur des zones courtes de 200 à 300 km, on parle avec le GNL d'une autonomie de 800 à 1 000 km. D'où des usages complémentaires. « Nous allons ouvrir la première station-service GNLC publique (double fourniture de gaz comprimé et liquéfié) en septembre 2015 au centre régional de transport de Lesquin, dans le Nord », annonce Edouard de Montmarin, responsable commercial d'Axègaz Solutions Transport, un opérateur spécialisé dans la fourniture de gaz pour le transport routier. « Nous travaillons sur une quinzaine de projets de stations GNL en France, dans



EDOUARD DE MONTMARIN,
RESPONSABLE COMMERCIAL
D'AXÈGAZ SOLUTIONS
TRANSPORT

« Nous allons ouvrir la première station-service GNLC publique (double fourniture de gaz comprimé et liquéfié) en septembre 2015 au centre régional de transport de Lesquin, dans le Nord.

Parallèlement, nous venons de signer avec la Staf l'installation d'une station mobile à Villeneuve le Roi (Val de Marne), en attendant l'ouverture d'une station-service publique au sud de Paris à l'horizon début 2016. La Staf va recevoir mi-mai 2015 le premier tracteur Scania GNL Euro 6 en France, avec l'objectif de déployer une flotte de 40 poids lourds à terme. »

les agglomérations de Lille, Paris et Lyon, au cœur de grandes zones logistiques et au bord d'axes routiers majeurs. Ces infrastructures doivent servir de rampe de lancement au GNL, et alimenter en GNC les tournées de

zone urbaine. » Difficile, tant qu'il n'existe qu'une poignée de stations et de véhicules roulant au GNL, de lancer une filière qui a besoin d'un minimum de volume pour fonctionner. « Nous estimons à 25-30 véhicules le nombre minimum de camions quotidiens nécessaires pour faire tourner une station publique », indique le responsable. Afin de faciliter le développement du gaz comme carburant routier, Axègaz propose d'installer des stations mobiles chez les transporteurs qui souhaitent se lancer. « Nous venons de signer avec la Staf à Villeneuve le Roi (Val de Marne), en attendant l'ouverture d'une station-service publique au sud de Paris, début 2016, indique Edouard de Montmarin. La Staf va recevoir mi-mai 2015 un premier véhicule GNL Scania (le premier tracteur Scania GNL Euro 6 en France), avec l'objectif de déployer une flotte de 40 poids lourds à terme. »

UNE CITERNE MOBILE À CAPACITÉ VARIABLE

La station mobile de la Staf est similaire à celle exploitée par les Transports Jacky Perrenot à Saint-Quentin Fallavier (Isère), depuis septembre 2014. Axègaz Solutions Transport, en qualité d'architecte et de maî-

tre d'œuvre, gère la chaîne d'approvisionnement en gaz jusqu'aux réservoirs de la flotte Perrenot, ainsi que la formation des conducteurs (avec le concours de l'APTH). D'une capacité de six tonnes, la station mobile alimente deux Stralis Euro 6 GNL acquis auprès d'Iveco. Le constructeur italien doit en livrer huit autres d'ici à l'été 2015. « Sous la forme d'un abonnement mensuel full service, la prestation d'Axègaz est évolutive selon la taille de la flotte et les besoins opérationnels exprimés. La capacité de la citerne est appelée à augmenter, au fur et à mesure de la livraison des Stralis GNL comme dans le cas d'un accès autorisé à d'autres transporteurs », précise Edouard de Montmarin.

Pour Philippe Givone, P-dg des Transports Jacky Perrenot, l'objectif est d'abord d'accompagner son client Easydis, filiale logistique de Casino, dans ses développements urbains et la création de magasins de proximité. Le groupe Casino conduit en effet la démarche « Citygreen » qui passe par des véhicules moins bruyants et moins polluants. Mais pour le chef d'entreprise, l'idée est aussi d'exploiter une solution viable et rentable sur le long terme. « Les Stralis de 330 ch développent de "vrais chevaux", affirme-t-il. La puissance est un faux débat. Nous avons testé les poids lourds GNL sur des activités d'épicerie sèche et de brasserie, sans problème particulier. Les voyages portent sur 400 à 600 km par jour, en Rhône Alpes. Ce sont principalement des missions urbaines, mais nous allons jusqu'à Chambéry, en empruntant la montée du tunnel de l'Épine... »

LE GNL EST RENTABLE

Pas de soucis opérationnels non plus pour Patrick Mendy, Pdg des Transports P. Mendy (40) et président du groupement FLO (France Lots Organisation). « La propulsion au GNL est rentable, voire avantageuse par rapport au gazole », assure-t-il. Une position conjointement tenue avec ses partenaires — le constructeur de poids lourds Iveco et l'énergéticien espagnol Gas Natural Fenosa — à l'occasion de l'ouverture de la première station-service GNLC (double fourniture de GNC et de GNL) sur le territoire français en octobre 2014 à Castets, dans les Landes. Selon Mendy, le bilan réalisé sur 20 tracteurs GNLC représente un gain de 21 500 € de coût total de possession sur 600 000 km et 5 ans, par rapport à des Stralis Hi-Efficiency au diesel. Les surcoûts — 20 000 € à l'achat, 12 000 € d'entretien,

14 500 € de dépréciation — sont compensés par des gains sur le carburant de 64 000 € et sur l'Ad Blue de 4 000 € (sur la base de consommations de 24,4 kg/100 de gaz et de 28,7 l/100 de gazole). Globalement, la consommation de 0,9 kg de GNL équivaut à 1 litre de gazole.

« Nous avons testé le premier tracteur Stralis GNLC prototype en novembre 2011 sur près de 10 000 km, rappelle le transporteur basque. Le véhicule suscita une réelle adhésion des conducteurs du fait de ses performances et de son exceptionnel confort de conduite. Il permit également de prouver sa polyvalence sur différentes missions à tonnages variés. » Notons que la station-service bâtie par Gas Natural Fenosa s'est accompagnée de la mise en service de la première flotte de poids lourds à doubles réservoirs GNLC, et d'un nouveau type de véhicule autorisé à rouler : « Le Stralis Natural Power Euro VI alimenté au gaz naturel liquéfié présente un réservoir en parfaite adéquation avec le règlement UNECE n° 110 entré en vigueur le 10 juin

2014, permettant désormais l'homologation par type des véhicules LNG », garantit Iveco.

UNE LIGNE RÉGULIÈRE POUR MICHELIN

La flotte Mendy est aujourd'hui composée de 11 tracteurs Iveco roulant au gaz. Dix unités sont de type GNC. Ils tournent pour Intermarché Lai (filiale logistique du groupement les Mousquetaires), dans un rayon de 250 km autour de Castets. Le 11^e est un tracteur GNL, produit par Iveco à Madrid, dont le moteur Cursor 8 fabriqué à Bourbon Lancy (Saône-et-Loire) développe 330 ch et 1 300 Nm de couple. « Ce dernier effectue des relais entre Bénèsse-Maremne, dans les Landes, et Angoulême, en Charente. Il roule 220 000 km par an, précise Patrick Mendy, qui prévoit de déployer bientôt 4 véhicules GNL supplémentaires à partir de Castets, toujours pour opérer des relais au service de plusieurs clients entre le nord de la France, la région parisienne et le Sud Ouest. « Nous venons de conclure une ligne régulière annuelle de deux poids lourds GNL avec Michelin (liaison Tomex), entre le Pays Basque et Poitiers, qui devrait se concrétiser d'ici à la fin du premier semestre 2015, révèle ...

« LA PUISSANCE EST UN FAUX DÉBAT »



PATRICK MENDY,
PDG DES TRANSPORTS
P.MENDY (40)

« Notre premier poids lourds Iveco GNL effectue des relais entre Bénèsse-Maremne, dans les Landes, et Angoulême, en Charente. Il roule

220 000 km par an. Nous venons de conclure avec Michelin la mise en place d'une ligne régulière de deux poids lourds GNL, entre le Pays Basque et Poitiers. Ce projet va se concrétiser d'ici à la fin du premier semestre 2015. Un autre chargeur est très impliqué dans le GNL : Ikea, qui vient de valider avec nous une ligne de 10 poids lourds au gaz liquéfié. »



Anne Hidalgo, Maire de Paris, a soumis au Conseil de Paris en février 2015 un plan de mesures incitatives à une mobilité plus propre pour les particuliers et les professionnels. Le plan prévoit des restrictions de circulation mises en œuvre progressivement à partir de l'été 2015 pour les véhicules les plus polluants. Ainsi qu'un programme d'aide aux professionnels, afin de remplacer leurs véhicules polluants par des véhicules électriques ou GNV. Cette aide financière concernera uniquement les petites entreprises de moins de 10 salariés. Elle sera ouverte à la fois aux professionnels parisiens et à ceux de la petite couronne (92, 93 et 94) qui viennent travailler à Paris. Chaque TPE

// PARIS plus stricte en 2015 //

bénéficiera d'une seule subvention pour l'achat d'un véhicule électrique ou GNV. Dans un communiqué, la Mairie précise l'aide en question : Paris consacra 12 M€ sur la mandature au financement de ce dispositif. Il se traduira par une aide versée aux professionnels, à hauteur de 15 % du prix d'achat HT hors option et hors éventuel bonus de l'État, avec un plafonnement à : 3 000 € pour un Véhicule Utilitaire Léger (VUL) électrique ou GNV dont le Poids Total Autorisé en Charge (PTAC) n'excède pas 2,5 tonnes ; 6 000 € pour un Véhicule Utilitaire Léger (VUL) électrique ou GNV dont le Poids Total Autorisé en Charge (PTAC) est strictement supérieur à 2,5 tonnes ; 9 000 € pour un Poids Lourd (PL) électrique ou GNV. Ces dispositions seront aussi accessibles aux professionnels qui souhaitent recourir à un contrat de location longue durée ou de location avec option d'achat. Cette aide viendra en complément du bonus écologique offert par l'Etat de 6 300 euros pour l'achat d'un véhicule utilitaire léger électrique, dans la limite de 27 % du coût d'acquisition.



... également le transporteur de l'année 2008. Outre Intermarché, un autre chargeur a montré ces derniers mois qu'il est très impliqué dans le GNL : Ikea, qui vient de valider avec nous une ligne de 10 poids lourds au gaz liquéfié. »

Parallèlement, depuis le mois de mars, Intermarché a acquis et exploite avec ses propres chauffeurs 10 poids lourds au GNL, approvisionnés à la station Mendy de Castets. « Ce partenariat nous a permis d'augmenter nos volumes de GNL et de diminuer le terme fixe lié à l'investissement de la station. Aujourd'hui nous consommons mensuellement à Castets 40 t de gaz liquéfié. Ce volume devrait atteindre les 60 t en fin d'année 2015. Nous sommes notamment en relation avec une flotte hollandaise qui pourrait se ravitailler prochainement à Castets. » Si l'objectif premier est d'augmenter les volumes de gaz du site de Castets, c'est que le prix du carburant dépend en partie du volume acheté. « Plus il y aura de camions qui viendront à la station, puis la démarche sera intéressante financièrement pour tout le monde. Si nous doublons le nombre de camions sur le site de Castets, nous diminuons le prix du gaz de plus de 10 % ! ». La station de Castets, privée à l'heure actuelle, deviendra alors publique. L'approvisionnement en

GNLC se fera avec une carte privative fournie par la société Gas Natural Europe (filiale de Gas Natural Fenosa), distributeur exclusif de gaz sur la station.

MENDY DU NORD AU SUD OUEST
L'activité gaz des Transports P. Mendy connaîtra une prochaine étape de son développement à l'horizon fin 2015 ou début 2016 : une nouvelle station GNLC à Chartres (Eure-et-Loir), toujours en partenariat avec Gas Natural Fenosa. « Il s'agira cette fois d'une station privée Mendy », indique l'entrepreneur, qui met en place une stratégie de long terme au niveau national. L'objectif : devenir un acteur majeur sur un axe nord-sud-ouest hexagonal. « Nous allons développer les flux au GNL le long de la diagonale Lille-Paris-Pays Basque, de manière à intéresser les chargeurs qui travaillent sur ce corridor. La montée en charge du dispositif est prévue sur 3 ans avec, à terme, une quarantaine de véhicules GNL. « Nous sommes optimistes, car depuis l'ouverture de la station de Castets en novembre, nous sommes très sollicités sur des appels d'offres en GNL. L'avantage concurrentiel du gaz est phénoménal. Un chargeur qui veut aujourd'hui s'orienter sur cette énergie a peu de choix sur le marché français, et nous sommes ...

DriverLinc, informatique embarquée mobile et intuitif

Amenant une vision moderne des activités opérationnelles des chauffeurs, DriverLinc ouvre la voie vers une nouvelle génération de solutions d'informatique embarquée. Intuitif, et facile d'utilisation, DriverLinc combine l'expertise du leader mondial des services de gestion de flotte avec la puissance des technologies de mobilité les plus récentes du marché.

Intéressé ? Contactez l'un de nos représentants commerciaux à la SITL 2015 !



PARIS
SITL
Semaine Internationale
du Transport et de la Logistique

Venez nous rencontrer à la SITL 2015, stand K71

Pour plus d'informations:
01 58 04 26 00
sales@astrata.eu
www.astrata.eu/fr

Astrata

... dans les premiers. » Satisfait de s'être engagé dans cette voie, le transporteur garde un œil sur les performances de ses véhicules au gaz. « Les consommations sont conformes aux annonces du constructeur Iveco — à savoir 0,9 à 0,85 kg de GNL pour 1 litre de gazole. Mieux : nous constatons très peu d'écart de consos en fonction du poids transporté. Alors qu'un différentiel de charge de 15 tonnes sur un véhicule diesel induit 6 litres de plus aux cents, la surconsommation n'est que 2 kg sur un VI GNL. Ce phénomène a été confirmé par Iveco. » Du côté des conducteurs, il rapporte : « Ceux-ci sont globalement très contents du confort des véhicules au gaz. Ils attendent juste la sortie d'une boîte automatisée, et plus de chevaux ».

MUTUALISER LES VOLUMES...

L'innovation technologique et commerciale s'accompagne d'une nouvelle marque estampillée développement durable : Belharrà by Mendy. Celle-ci s'adresse aux clients chargeurs, mais aussi à des confrères transporteurs avec une offre de location « full service ». « Le GNV se positionne bien au-delà des exigences de la norme Euro 6, rappelle le transporteur. Sa combustion n'engendre aucune production de particules fines. Il réduit de 80 % les émissions d'oxydes d'azote et de 15 % les émissions de CO₂. Il di-

200 STRALIS GNL DANS LES TUYAUX

Impliqué dans les premiers déploiements de véhicules au gaz liquéfié en France, Iveco prévoit cette année, en plus de 16t, quelque de 200 commandes de Stralis GNL, tout en admettant qu'une partie importante de ce parc ne sera sans doute pas immatriculée en 2015. Le nouveau Stralis AT 440S33 T/P GNLC développe 330 ch et 1 300 Nm de couple. Il porte un réservoir GNL de 560 litres soit 182 kg de gaz naturel liquéfié à -130 °C, et un réservoir GNC de 280 litres soit 45 kg de gaz naturel comprimé à 200 bar. Le poids lourd est certifié selon la norme « Piek Quiet truck » garantissant des émissions sonores inférieures ou égales à 72 dB lors des phases de livraison. « D'une manière générale, dans cette phase initiale, nos clients ont besoin, au-delà des véhicules, d'acheter ou de faire construire des stations GNL, analyse Clément Chandon, directeur marketing produit d'Iveco. En 2015, nous devrions voir la mise en service de 5 nouvelles stations GNL, dont une partie fournira également du GNC. À court terme, l'arc méditerranéen sera bien pourvu en stations de gaz. »

viser par deux les émissions sonores des moteurs et atténuer les vibrations à tous les régimes de fonctionnement ».

Patrick Mendy vise en priorité les chargeurs de sa région, dont certains pourraient rapidement utiliser la station en mode dédié de location de véhicules avec chauffeur. La démarche est aussi ouverte aux petites

flottes qui souhaitent aller vers un transport routier plus propre, mais n'ont ni le volume d'affaires ni les moyens de développer une telle transition énergétique. « Sur la base d'un accord avec Iveco, l'offre de location comprend l'entretien, la garantie et la formation des exploitants et des conducteurs. Cette dernière composante, opérée par Consop-



REFROIDISSEMENT

GLOBAL.

SOLUTION DE CONVERSION FLUIDE FRIGORIGÈNE R-452A



Impact environnemental réduit de 45%, pour une prise en compte proactive de la réglementation F-GAS 2015. Support du réseau Thermo King: prise en charge de la conversion de votre parc véhicules par des techniciens certifiés et qualifiés. Coûts d'exploitation préservés.

C'est la nouvelle solution de conversion de Thermo King.

Disponible dès aujourd'hui, pour garantir la pérennité de votre flotte de véhicules frigorifiques.



*Avancé-Efficace-Vert

europa.thermoking.com



... *tima, entreprise de conseil et de formation en charge des aspects opérationnels de la station, est essentiel pour apprendre à réaliser correctement les pleins de gaz et adapter la conduite à ces véhicules spécifiques.* » Aude de Castets, l'offre Belharrà a vocation à s'étendre à d'autres régions qui concentrent des activités compatibles avec les contraintes du GNV. Transports P. Mendy étudie des projets d'implantations de stations-services GNLC dans les Régions Centre, Poitou-Charentes et Nord-Pas-de-Calais. Le chef d'entreprise envisage aussi de combiner le GNV avec d'autres énergies. « Belharrà proposera par exemple des bases de livraison urbaine « propres » qui, grâce à l'association du biogaz et de l'électricité permettront une gestion du dernier kilomètre sans pétrole, sans particule, sans CO₂, à des conditions économiques compétitives. »

... ET LES INVESTISSEMENTS DANS DES STATIONS GNL

Les premières concrétisations de projets GNV impliquent des partenariats poussés, mais pas forcément très justes. Dans le triptyque gazier-transporteur-chargeur, l'acteur le plus entreprenant est clairement le transporteur. Celui-ci doit en effet tenir des vo-

lumes et des durées de consommation de 5 à 7 ans. « La conversion au gaz naturel carburant nécessite des investissements lourds et un engagement particulièrement risqué pour tout transporteur. Il doit s'engager sur des consommations et des durées importantes auprès des gaziers tout en finançant des véhicules plus chers sans véritable valeur de revente. D'un autre côté, rares sont les chargeurs prêts à payer davantage pour du transport au gaz. Dans ces conditions, il n'est pas étonnant que tant de transporteurs hésitent à se lancer », relève Arnaud Bilek, directeur général de Consop-tima (le maître d'œuvre de la station Mendy de Castets évoquée précédemment). Ar-

naud Bilek est aussi co-fondateur de Gaz'Up, un nouveau réseau de stations gaz et biogaz Carburant monté à l'initiative de Nicolas Julien, un jeune chef d'entreprise impliqué dans les énergies renouvelables. « Le gaz peut être un levier de rentabilité

LES PREMIÈRES CONCRÉTISATIONS DE PROJETS GNV IMPLIQUENT DES PARTENARIATS POUSSÉS, MAIS PAS FORCÉMENT TRÈS JUSTES.

sité de partager les bénéfices une fois la station rentabilisée ; d'autre part, les transporteurs perçoivent enfin les avantages économiques du gaz grâce à la mutualisation des investissements et des achats. »

AIDE DE 6 000 € POUR UN POIDS LOURDS

La mutualisation est le maître mot de Gaz'Up, qui s'appuie sur une idée simple et pertinente : puisqu'une petite flotte ne peut investir seule dans une station et des véhicules au gaz sans un appui fort de son donneur d'ordre, la seule alternative consiste à partager l'immobilier avec d'autres flottes. « Gaz'Up propose un cadre unique de coopération au service de la filière française du

puissant à certaines conditions, complète ce dernier. C'est la raison d'être de Gaz'Up, qui commence à faire évoluer les mentalités dans le bon sens. D'une part, certains gaziers comprennent la nécessité

de transport routier de marchandises, développe le prestataire. En règle générale, un ou deux transporteurs locaux déjà impliqués dans le gaz carburant (et soutenus par leurs clients) amènent entre 40 et 60 % des besoins initiaux. Le complément est réalisé par une dizaine d'autres transporteurs. »

Selon le schéma mis en place par Gaz'Up, l'investisseur initial est propriétaire de la station (matériel, foncier, équipement), qu'il loue à Gaz'Up. La vente de gaz aux autres professionnels de la route est réalisée par Gaz'Up, qui assure également les négociations cadres avec les constructeurs, les gaziers, les pouvoirs publics pour obtenir des financements et des conditions économiques favorables. « À titre d'information — car chaque projet est unique — la viabilité économique d'un projet de station GNLC est assurée à partir d'un volume minimal de consommations de 1 400 tonnes de gaz par an pendant 5 ans, soit environ 50 véhicules roulant 90 000 km par an, chiffre Arnaud Bilek. Le niveau d'investissement de chaque transporteur dans la société locale de distribution (la station) est déterminé en fonction de son engagement de consommation. L'ouverture d'une station est conditionnée par le respect d'un cahier des charges technique et

économique qui garantit aux transporteurs d'obtenir le prix le plus compétitif pour son gaz carburant dès le premier remplissage. Au bout de 5 ans, la location immobilière permet aux acteurs locaux d'obtenir une rémunération complémentaire versée par Gaz'Up en contrepartie de l'utilisation de leur installation de distribution de Gaz (loyer). » Gaz'Up travaille à une douzaine de projets de stations en gaz liquéfié et en gaz comprimé en

2015. « Ceux-ci sont essentiellement situés aux abords des grands axes ou des grandes agglomérations, indique Nicolas Julien. Par ailleurs, un grand nom du gaz nous a confirmé sa volonté d'accompagner nos stations en devenant et d'encourager les transporteurs à travers des primes financières pour la conversion de leur flotte. Ce bonus s'élève à 300 € pour un véhicule léger et jusqu'à 6 000 € pour un poids lourds de 26 t de PTAC. » • WILFRIED MAISY

RHÔNE-ALPES : 6 FLOTTES TESTENT LE GAZ

Dans le cadre du projet Lyonnais Equilibre, les transporteurs Megevand, Magnin, Prabel, Sotradel, Jacky Perrenot et Transalliance vont expérimenter l'efficacité du gaz en 2015-2016. Dix poids lourds roulant au gaz naturel véhicule comprimé (GNC) ou liquéfié (GNL) seront testés en conditions réelles d'exploitation, sur deux aspects : la réduction de la pollution et la maîtrise des coûts. La démarche, initiée en 2011 au sein du Cluster Logistique Rhône-Alpes, implique notamment GNVert. L'opérateur énergétique, filiale de GDF Suez, a annoncé la construction de trois stations publiques GNV pour assurer l'approvisionnement des camions expérimentaux, à Saint-Pierre-en-Faucigny (Haute-Savoie), Lyon et Nîmes.

Intermarché exploite lui-même 10 poids lourds GNL approvisionnés à la station Mendy de Castets.

