

Date : 13/09/2014

La guerre du gaz est déclarée

Par : Gilles Solard



Coup sur coup Gaz Natural Fenosa et **Axégaz** Solutions Transport ont annoncé la mise en service d'une station service de gaz naturel liquéfié.

Une guerre qui se prépare depuis plusieurs années mais qui vient de se concrétiser par des communiqués espacés de quelques heures pour annoncer être le premier en France. **Axégaz** a ainsi été sélectionné pour la conception et la gestion de la chaîne d'approvisionnement en gaz des transports Jacky Perrenot à Saint Quentin Fallavier sur le parc de Chesnes (Isère). Le transporteur qui travaille pour le compte d'Easydis, recevra entre septembre 2014 et début 2015 dix Stralis Euro 6 GNL acquis auprès d'Iveco, leader sur ce segment des véhicules au gaz.

De son côté Gas Natural Fenosa ouvre une station-service la semaine du 22 septembre à Canets dans les

Landes de gaz naturel sous sa forme liquéfiée (GNL) et comprimée (GNC) pour le compte des Transports P.Mendy qui collabore aussi avec Iveco. La station alimentera 11 camions deux fois par jour avec la capacité d'en ravitailler une centaine.

Le gaz naturel est en effet une énergie moins polluante que les carburants usuels. Les émissions de particules fines sont nulles, les émissions d'oxyde d'azote sont réduites de 85%, celles de CO2

Évaluation du site

Stratégies Logistique s'adresse aux professionnels. Il leur propose une lettre d'information ainsi que l'actualité des métiers de la logistique.

Cible
Professionnelle

Dynamisme* : 7

* pages nouvelles en moyenne sur une semaine

jusqu'à 15% et les émissions sonores sont divisées par deux. L'Ademe prévoit qu'à l'horizon 2050, le gaz fournira 45% de l'énergie consommée dans les transports en France, dont une bonne partie issue du biométhane. C'est dire si l'enjeu a de l'importance malgré le coût des véhicules et la faible densité du réseau de distribution. Le prix d'un véhicule industriel est en effet supérieur de 20% à 25% à un véhicule diesel Euro 6 de même capacité. Cela modifie le mode de financement classique de quatre ans pour allonger la durée d'amortissement à six ans. Mais le surcoût du véhicule est compensé par le prix du gaz deux fois moins élevé que le gazole.

Concernant la densité du réseau de distribution, un texte de l'Union Européenne impose la construction d'infrastructures pour quatre carburants dont le gaz le gaz naturel comprimé (GNV ou GNC) et liquéfié (GNL). Le projet européen prévoit la création de stations publiques GNC tous les 150 km et GNL tous les 400 km le long des quatre corridors européens baptisés *Blue Corridor*. Dans le cas du GNL, trois stations sont programmées en France et viendront s'ajouter aux stations privées d'**Axégaz** et GNVert.

Face à cette demande, les constructeurs de véhicules industriels multiplient les innovations. Renault Trucks annonce la commercialisation de l'ensemble de sa gamme Euro 6 GNC d'ici début 2015, convertible en GNL en changeant le détendeur et le réservoir. Approche similaire de la part de Scania qui attend l'homologation imminente de ses réservoirs cryogéniques. Chez Volvo, le constructeur anticipe le lancement de nouveaux modèles Dual-fuel-gazole-GNL. Quant à Iveco, présent sur le segment du GNC depuis 1998, le renouvellement de sa flotte GNC Euro 6 est achevé. Il propose son nouveau tracteur Stralis GNC/GNL qui équipe déjà Perrenot à Saint Quentin Fallavier et très prochainement Transports P. Mendy.

Dans le prochain numéro de Stratégies Logistique à paraître ces jours-ci, nous faisons un point complet sur ce sujet qui intéresse de très près les grands chargeurs aujourd'hui, à commencer par Casino et Intermarché, mais aussi Monoprix, Lyreco, Saint Gobain Distribution Bâtiment et Castorama.