



## SURENDETTEMENT

► Le nombre de dossiers de surendettement ouverts en 2012 en Alsace par la Banque de France a baissé de 1,2 % par rapport à 2011.  
Page 15

# DNA Région

**POLLUTION** Rouler au GNV, le gaz naturel pour véhicules

# La fin des particules fines

L'augmentation du prix des carburants et les nouvelles normes en matière d'émissions des véhicules pourraient donner un coup de pouce au gaz naturel, alternative économique et écologique à l'essence et au gazole.



Bon marché, le GNV.



Le taux des bus roulant au GNV n'est que de 14 % en France, mais s'élève à 60 % à Strasbourg et à 85 % à Colmar.  
PHOTOS DNA - MICHEL FRISON

**Et le GPL ?**  
Le GPL (gaz de pétrole liquéfié), mélange de propane et de butane, est encore moins cher que le GNV. Il offre une plus grande autonomie et le territoire est mieux pourvu en stations. Il présente en revanche plus de risques d'explosion (accident qui reste toutefois très rare) et son bilan environnemental est plus mauvais que celui du GNV, entre production, raffinage, stockage et émissions. Le GNV est plus propre.

que d'explosion. « Faux, rétorque Gilles Durand, sauf dans des espaces qui ne seraient pas ventilés. Le GNV est plus léger que l'air et se dissipe rapidement. Un véhicule roulant au GNV est moins dangereux qu'un diesel. »

#### Un contexte favorable

L'alternative GNV reprend actuellement de l'importance, souligne Sylvain Wassermann, directeur général de GDS, Gaz de Strasbourg. Et pas seulement à cause de la hausse des prix du carburant. C'est une énergie qui émet zéro particule, ce qui en termes de santé publique est primordial. » Ses émissions de particules fines, récemment classées par l'OMS comme « cancérogène certain », sont selon la qualité du gaz effectivement de faibles à nulles, ce qui dans le contexte de pollution actuelle constitue un argument de poids.

De même, l'alternative électrique n'étant pour l'instant pas crédible dans le domaine des transports routiers, le segment des poids lourds GNV est en train de se développer (un nouveau modèle avec 1000 km d'autonomie devrait être homologué cet été). Les nouvelles normes d'émissions de l'Union européenne (Euro 6) sont plus sévères, notamment pour les particules fines, et entraineront en vigueur dès l'année prochaine pour les camions. Et si d'aventure la taxe poids lourds devait être allégée pour véhicules roulant au GNV, le mouvement pourrait prendre de l'ampleur. ■

**II EST MOINS POLLUANT.** Comparé au diesel (sans pot catalytique), jusqu'à 95 % de particules, 80 % de protoxyde d'azote et 5 % de gaz carbonique émis en moins. Il rejette un quart de moins de CO2 que l'essence. Le méthane est l'hydrocarbure qui contient le moins de carbone. Et sa combustion est moitié moins bruyante.

« Mieux, ajoute Pascal Zaramella, directeur général de la Trace, les transports urbains de Colmar et environs, dont 85 % des bus, roulent au GNV. Son bilan Pour ces utilisateurs alsaciens, le GNV n'a que des avantages. « hormis les trop rares stations d'approvisionnement et la place perdue dans le coffre par un réservoir supplémentaire », s'accordent-ils à reconnaître. Quant au danger du gaz ? « Ça ou 60 litres d'essence... », lâche Denis Ferrand.

« Technologiquement, la motorisation est parfaitement au point, con- traite ment aux voitures électriques », note Bruno Goepf, contrôleur technique spécialisé dans les voitures au gaz installé à Mojsheim et Krautergersheim. « Seules les normes édictées par l'État de plus en plus drastiques dissuadent le développement du GNV », confie l'expert. Des freins qui font que Gaz de Barr, bien qu'équipé d'une station d'approvisionnement pour sa flotte, ne peut l'ouvrir au public. Malgré cela, Bruno Goepf demeure confiant : « l'accueil de plus en plus de véhicules au gaz ». ■

FRANÇOIS MICUCCI

du puits à la roue est le plus écologique des carburants. Extraction facile, pas de transport coûteux, pas de stockage, pas de raffinage... »

**II EST MOINS CHER.** Un kilo de GNV permet de couvrir la même distance qu'un litre et demi d'essence : soit 1,02 € contre 2,40 € (en Alsace). Les réserves mondiales de gaz naturel sont suffisantes pour assurer la ressource durant plusieurs décennies à des prix bien plus stables que ceux des carburants liquides.

**LE BIO GNV EST RENOVELABLE.** La méthanisation de nos déchets fermentescibles peut être valorisée en biogaz véhicule. Et comme ce gaz carburant est issu de matières organiques, il présente un bilan carbone neutre. Il nous rendrait moins dépendants sur le plan énergétique.

#### Les feins

**LES STATIONS SONT RARES.** Il n'en existe que deux en Alsace, à Strasbourg plus précisément (rue du Doubs et à la station Total de la route d'Oberhausbergen). Elles sont gérées par GDS (Gaz de Strasbourg) qui escompte en ouvrir une troisième au centre commercial de Geisolsheim cette année. Une quatrième, en un lieu de l'agglomération encore à définir, devrait suivre en 2014. L'avantage cependant d'habiter l'Alsace, c'est qu'il existe plusieurs stations proches de la frontière en Allemagne (800 stations sur tout le territoire contre une quarantaine en France) ou en Suisse (400).

**FABILE AUTONOMIE.** La rareté des stations est d'autant plus problématique que l'autonomie des véhicules roulant au GNV n'est que de 400 km, voire moins pour les plus anciens modèles. Certes, les voitures sont bicarburant (elles roulent à l'essence également) mais cette limite rend le GNV peu attractif pour les particuliers. En revanche, pas de problème pour les flottes captives des collecti-

vités comme celles de Strasbourg ou Colmar (qui a sa propre station de compression).

**LES MODÈLES SONT RARES.** Après avoir commercialisé quelques modèles, les constructeurs français ont renoncé à fabriquer des véhicules roulant au GNV. Les constructeurs italiens ou allemands en revanche se sont engouffrés dans la brèche et proposent plusieurs modèles, peu vendus en France.

Corollaire de cette rareté, « la maintenance est compliquée, explique Benoît Wehling, chef du service géant le parc des véhicules de la communauté urbaine de Strasbourg (\*). En cas de panne, les réparations durent plus longtemps ». La pièce de rechange est longue à trouver et les mécaniciens spécialisés dans la bicarburant de ce type ne sont pas légion.

L'essentiel des véhicules circulant au GNV est constitué de bus ou de bennes à ordures. Les poids lourds se prêtent bien au gaz naturel, surtout pour la logistique de proximité.

**LES CRAINTES.** Qui dit gaz pense ris-

## ESSENTIELLEMENT DES BUS

Le GNV a depuis longtemps convaincu les exploitants des transports urbains, tant pour limiter la pollution en ville que pour contenir les coûts. Par rapport à un bus roulant au gazole, l'option gaz est meilleur marché d'un tiers. « Il faut 30,15 € de GNV contre 46,90 € de gazole pour faire 100 km, confirme Jean-Marc Heimbürger, des services techniques de la Trace à Colmar, dont 35 des 40 bus fonctionnent au méthane. Largement de quoi compenser le surcoût de la maintenance des bus au GNV. »

La CTS à Strasbourg continue de renouveler une partie de sa flotte en optant pour le gaz naturel : 146 bus sur une flotte qui en compte 252 circulent au GNV dans la capitale alsacienne, avec des baisses significatives des niveaux de pollution. Six nouveaux bus au gaz ont été commandés pour cette année et les bus à haut niveau de service qui assureront la liaison entre la gare de Strasbourg et l'espace européen de l'entreprise à Schiltigheim seront eux aussi au gaz.

Les dépôts de bus des compagnies strasbourgeoise et colmarienne sont équipés de leurs propres stations de compression.

**Simone Wehrung**

(\*) 149 véhicules au GNV sur un parc de 466 véhicules légers, et 18 bennes à ordures sur 78.

**Les avantages du GNV**

**II EST MOINS POLLUANT.** Comparé au diesel (sans pot catalytique), jusqu'à 95 % de particules, 80 % de protoxyde d'azote et 5 % de gaz carbonique émis en moins. Il rejette un quart de moins de CO2 que l'essence. Le méthane est l'hydrocarbure qui contient le moins de carbone. Et sa combustion est moitié moins bruyante.

« Mieux, ajoute Pascal Zaramella, directeur général de la Trace, les transports urbains de Colmar et environs, dont 85 % des bus, roulent au GNV. Son bilan Pour ces utilisateurs alsaciens, le GNV n'a que des avantages. « hormis les trop rares stations d'approvisionnement et la place perdue dans le coffre par un réservoir supplémentaire », s'accordent-ils à reconnaître. Quant au danger du gaz ? « Ça ou 60 litres d'essence... », lâche Denis Ferrand.

« Technologiquement, la motorisation est parfaitement au point, con- traite ment aux voitures électriques », note Bruno Goepf, contrôleur technique spécialisé dans les voitures au gaz installé à Mojsheim et Krautergersheim. « Seules les normes édictées par l'État de plus en plus drastiques dissuadent le développement du GNV », confie l'expert. Des freins qui font que Gaz de Barr, bien qu'équipé d'une station d'approvisionnement pour sa flotte, ne peut l'ouvrir au public. Malgré cela, Bruno Goepf demeure confiant : « l'accueil de plus en plus de véhicules au gaz ». ■

## Paroles d'usagers

Conductrice d'une voiture au GNV, Frédérique se rend chaque semaine à la station Enerest de la rue du Doubs à Strasbourg pour faire le plein. Elle en a pour 12 € de quoi parcourir 250 km. Pas de magie là-dedans : sa Citroën Berlingo fonctionne à l'essence et au gaz naturel pour véhicules (GNV ou CNG en Allemagne). « J'ai acheté ma voiture il y a 8 ans. À l'époque, ce modèle était introuvable chez un concessionnaire. Il m'a fallu contacter la direction générale à Paris », se souvient-elle. Depuis, elle s'avoue satisfaite par ce carburant alternatif : moteur moins bruyant, moins polluant et plus économique.

Globalement, le kilo de gaz (l'équivalent de 20 cents en six ans, pour être à 1,02 € actuellement. « Je roule exclusivement au GNV. J'ai l'impression d'être une espèce de conductrice à part », explique Frédérique.

C'est également cet esprit « pionnier » qui a amené Denis Ferrand à acheter voilà 4 ans une Citroën C3 GNV. « C'est un acte militant », note cet ardent défenseur des énergies nouvelles. Signe du développement asymétrique du GNV en Europe, la