



Arona (à g.) et Leon (ci-dessous), deux modèles de Seat qui peuvent carburer au GNV.

Rouler au gaz, oui, mais au GNV



Alternative. Du poids lourd à la citadine, le gaz naturel pour véhicules (GNV) creuse son sillon dans le parc des sociétés.

PAR ROMAN SCOBELTZINE

Moins connu que le GPL (gaz de pétrole liquéfié), le GNV (gaz naturel pour véhicules) pourrait s'imposer comme le carburant alternatif de demain dans les flottes de véhicules d'entreprise. Déjà largement utilisé par les transpor-

teurs et les collectivités sur les poids lourds, les bus ou les bennes à ordures, le gaz naturel convient également aux véhicules légers. En France, Fiat propose une gamme complète de modèles particuliers et utilitaires essence/gaz (Panda, Fiorino, Doblo Cargo et Ducato), tandis que le groupe Volkswagen propose sa technologie TGI sur la Polo et sur deux nouveaux modèles de la marque Seat, le SUV urbain Arona et la Leon en berline ou break ST. Positionnés entre le prix de l'essence et celui du diesel, tous s'équipent d'une motorisation retravaillée pour pouvoir carburer au gaz. Cette énergie est stockée dans trois réservoirs pressurisés à 200 bars placés sous la banquette arrière et le plancher du coffre.

Gros marché potentiel

Les Polo et Arona peuvent ainsi parcourir 400 kilomètres en mode gaz et la Leon 100 kilomètres de plus (500 kilomètres) grâce à sa capacité de stockage accrue. Dans tous les cas, un petit réservoir d'essence d'appoint (9 litres) permet de prolonger l'autonomie de 100 à 150 kilomètres. Et d'éviter ainsi la panne lorsque l'utilisateur ne trouve pas de stations GNV. Deux goulots se trouvent sous la trappe à carburant, un pour chaque énergie, et le basculement entre les deux se fait automatiquement en roulant sans que l'on s'en rende compte. Le conducteur est simplement prévenu par un voyant orange qui s'affiche sur le tableau de bord. « On a affaire à une voiture thermique ■■■

SPÉCIAL FLOTTES AUTOMOBILES

■■■ normale, sans contrainte particulière à l'usage, résume Sébastien Guigues, directeur général de Seat France. La sonorité du moteur et sa puissance restent inchangées, et le remplissage des bonbonnes prend le même temps qu'un plein d'essence.»

Depuis le lancement de sa gamme GNV en janvier, «Seat a déjà enregistré 250 commandes, dont 90 % de la part d'entreprises, de collectivités ou de professionnels». GRTgaz (ex-Gaz de France) va prochainement se faire livrer 39 Leon TGI pour ses commerciaux, mais le GNV reste marginal en France. En 2018, on n'y dénombrait que 10 800 véhicules gaz en circulation, contre 1,3 million en Italie ou 130 000 en Allemagne, des marchés beaucoup plus matures et en forte croissance. Pour la filière automobile et mobilités PFA, le GNV présente un gros potentiel de développement: «Sa part de marché pourrait atteindre 10 à 12 % des véhicules légers à l'horizon 2030, soit 950 000 unités. Et le double [1,8 million] en 2035.»

Un réseau embryonnaire

Des prévisions optimistes qui reposent sur une évolution réglementaire toujours plus stricte en matière d'émissions (CO₂ et polluants) sur les motorisations essence et diesel, mais aussi sur un réseau de distribution qui reste à construire. A ce jour, sans compter les 300 stations privées des principaux utilisateurs de flottes GNV (exploitants de bus, transporteurs routiers, collectivités locales), il n'y a que 191 points d'avitaillement publics sur le territoire (dont 129 en service), selon l'Association française du gaz naturel pour véhicules (AFGNV), mais



En France, Fiat propose une gamme complète d'utilitaires fonctionnant au GNV.



La nouvelle Polo TGI, de Volkswagen, peut embarquer jusqu'à 13,8 kilos de gaz naturel, permettant une autonomie de 368 kilomètres. Un réservoir essence de 9 litres assure 150 kilomètres d'autonomie supplémentaires.

250 stations devraient être opérationnelles fin 2020. La PFA en prévoit de son côté 1 700 en 2035 à raison de 100 nouvelles chaque année.

«Avec un prix au kilo oscillant entre 0,70 euro [dans le cadre de contrats négociés avec les fournisseurs] et 1,26 euro [prix public], le modèle économique du GNV devient intéressant pour les flottes d'entreprise», assure Gilles Durand, secrétaire général de l'AFGNV. Selon l'association, le prix de revient kilométrique des véhicules roulant au gaz serait inférieur de 30 % à celui des diesels et de 50 % à celui des essences. Ce carburant ouvre droit également à des avantages fiscaux sur les véhicules d'entreprises: l'exonération de la taxe sur les véhicules de société pendant trois ans, la gratuité (ou le demi-tarif) du certificat d'immatriculation dans

certains départements, la TVA récupérable à 80 % sur le carburant. En outre, les véhicules gaz bénéficient tous de la vignette Crit'air 1 donnant accès aux zones à faible émission dans 19 villes françaises.

Cercle vertueux

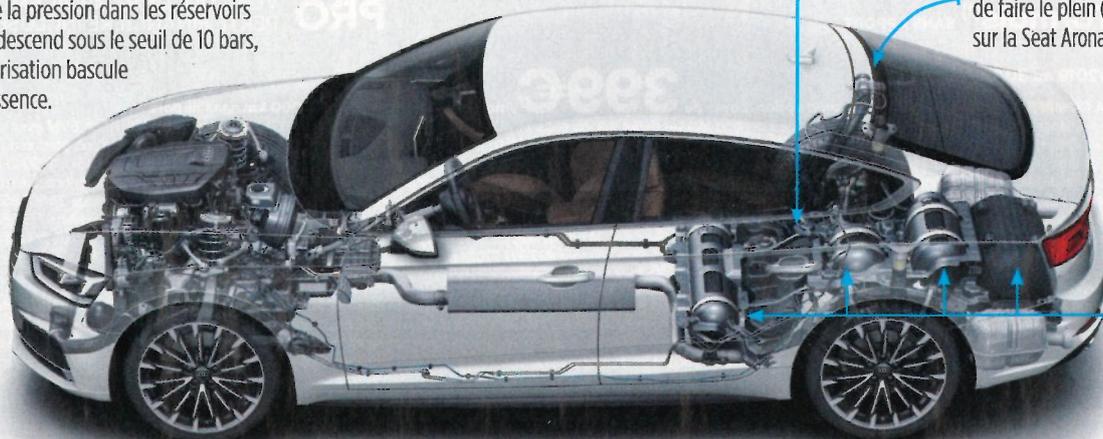
Si le GNV profite de conditions avantageuses, c'est qu'il permet de réduire les émissions de CO₂ à l'échappement de 15 % par rapport au diesel et de 20 % par rapport à l'essence, tout en diminuant drastiquement les émissions d'oxyde d'azote (NOx) face au diesel. Le bilan écologique s'améliore encore si l'on utilise du bio-GNV, produit à partir de déchets alimentaires ou agricoles, et en prenant en compte le cycle de vie complet du carburant (du puits à la roue). Un mode de calcul qui pourrait être adopté par la Commission européenne dès 2023. «Dans ce cas, le véhicule GNV deviendra aussi vertueux, voire plus, qu'un véhicule électrique sans ■■■■

L'Audi A5 Sportback g-tron au scanner

Dès que la pression dans les réservoirs de gaz descend sous le seuil de 10 bars, la motorisation bascule vers l'essence.

Un réservoir de 25 litres d'essence permet d'ajouter 450 kilomètres d'autonomie aux 500 offerts par le gaz.

Deux goulots, l'un pour le GNV, l'autre pour l'essence, permettent de faire le plein (photo ci-dessous, sur la Seat Arona).



19 kilos de gaz sont stockés dans des réservoirs à 200 bars de pression.

AUDI AG/SP - DR



Seuls 129 points d'avitaillement publics sont en service en France. Ils devraient passer à 250 fin 2020.

■■■ *les inconvénients de celui-ci*», estime Gilles Durand. En attendant, la filière bio-gaz se développe via des initiatives locales impliquant agriculteurs, opérateurs de transporteurs et pouvoirs publics (commune, département, région). « Cela entraîne des dynamiques territoriales, comme en Bretagne ou dans les Landes, qui ont mis en place un écosystème adapté aux professionnels », conclut le secrétaire général de l'AFGNV. En 2018, le taux d'incorporation de bioGNV dans le réseau GNV était de 12 %. Il devrait atteindre 20 % en 2023 selon la programmation pluriannuelle de l'énergie. A suivre ■

Le GNL, l'autre forme du gaz naturel

Version liquéfiée du gaz naturel, le gaz naturel liquéfié (GNL) est doté d'une plus grande densité énergétique. Produit par des méthaniers et stocké dans des réservoirs cryogénisés à -160 °C, il n'est utilisé que sur les gros camions (plus de 44 tonnes) pour les moyennes et longues distances, ainsi que sur les navires de croisière ou de marchandises. Moins bruyant que le diesel, permettant de réduire les émissions de CO₂ et de polluants (NO_x, CO), le GNL devrait être favorisé par les futures normes environnementales et servir de relais de croissance dans le secteur du transport. Lancé en mai 2013, le projet européen LNG Blue Corridor compte déjà 14 stations de rechargement. Ce partenariat réunit des constructeurs européens de poids lourds, des sociétés de transport ainsi que des fournisseurs et distributeurs de GNL, comme Elengy, filiale de GRTgaz ■

La vente aux enchères gagne du terrain

Occasion. Loueurs et entreprises ont de plus en plus recours à ce circuit pour écouler leur parc.

PAR ROMAN SCOBELTZINE

On ne s'en doute pas forcément, mais l'automobile occupe une place prépondérante sur le marché des ventes aux enchères publiques en France. Aux côtés des chevaux et des objets d'art ou de collection, les véhicules d'occasion (et le matériel industriel) représentent chaque année 47 % des adjudications. Un secteur qui pèse 1,42 milliard d'euros – en légère baisse (-1,7 %) l'an dernier par rapport à 2017, selon le Conseil des ventes, qui vient de publier le bilan de l'activité 2018. Sur le podium, on retrouve trois acteurs de poids de la vente aux enchères de véhicules d'occasion : BCAuto Enchères, Alcopa Auction et VPauto. Leur credo : jouer l'intermédiaire entre les vendeurs (flottes d'entreprise, loueurs)

et les acheteurs (marchands, revendeurs) par le biais d'un commissaire-priseur qui évalue les biens et les met aux enchères. L'an dernier, 276 000 véhicules d'occasion ont ainsi été vendus en France, soit 4 % de plus qu'en 2017. Ce volume garantit aux loueurs de reconstituer rapidement leur trésorerie afin de pouvoir renouveler leur parc avec des modèles récents.

Le leader, BCAuto Enchères, vend à lui seul pas moins de 1,5 million de véhicules dans le monde par an ; avec 371 millions d'euros de montants adjudugés en 2018, il entérine une progression de 7 %. La société peut compter sur une base de 36 000 acheteurs, un véritable trésor de guerre partagé par ses 13 filiales. En France, cet enchériste s'approvisionne uniquement auprès de constructeurs, concessionnaires, groupes de distribution, loueurs et flottes d'entreprise. Tandis que 25 % des véhicules sont destinés à l'export, principalement dans les pays de l'Est (Pologne, République tchèque, Serbie...), particulièrement friands d'occasions récentes. « *Le gros atout de la vente aux enchères, c'est la rapidité : il faut compter huit jours en moyenne pour la réa-* ■■■



Alcopa Auction, n° 2 du secteur, dispose de six salles des ventes et de 25 hectares d'exposition.

PACOSESTUDIO/SEAT/SP - ALCOPA AUCTION / SP