

Environnement | Du gaz bio néo-aquitain pour faire rouler les camions (et les voitures)



Endesa, l'opérateur historique d'énergie en Espagne présent en France depuis plus de 15 ans, a inauguré ce vendredi une station BioGNV (gaz naturel véhicule) à Saint-Vincent-de-Tyrosse (Landes), sa première située en Nouvelle-Aquitaine. Une nouvelle station au gaz naturel donc pour la région qui participe financièrement à ces installations offrant une alternative au diesel pour le transport routier de marchandises.

Alors que vient de rentrer dans le Petit Larousse 2019 le mot barbare « dédiésélisation », voilà un projet concret pour sortir du diesel. Le BioGNV permet une réduction d'environ 80% des émissions de gaz à effet de serre par rapport aux carburants traditionnels, et de 95% des particules fines. « Notre souci, d'ici 10 ans, est notamment de verdir les 5.500 cars qui sillonnent notre région, que ce soit par le BioGNV ou l'électrique », a assuré lors de l'inauguration de la station, Alain Rousset, saluant au passage les fonds européens qui accompagnent ce type de projets (« l'Europe nous aide ; en cette période électorale, je ne veux plus entendre de conneries sur l'Europe, soit c'est de l'incompétence, soit de la bêtise ! »). Dans les prochaines années, le Conseil régional doit aussi installer 20 stations publiques à remplissage rapide et soutenir la conversion de 500 camions de transports régionaux de marchandises.

Du carburant issu de déchets organiques

Peu à peu, le maillage de stations GNV/BioGNV par Endesa et ses concurrents, s'étoffe afin de soutenir les entreprises de transports routiers (1.200 en Nouvelle-Aquitaine) dans leurs efforts de renouvellement et verdissement de leurs flottes. Frédéric Peixoto a fait le choix de passer au gaz. Sur les 140 poids lourds de l'entreprise familiale tyrossaise de transports-distribution, une quinzaine roulent aujourd'hui au BioGNV, à partir de méthane issu de déchets organiques, d'ordures ménagères ou de boues de station d'épuration : « on n'aurait pas pu faire ça sans l'aide de l'État car les véhicules sont très cher et il faut beaucoup rouler pour rentabiliser (120.000km/an) mais si on peut être un peu fou pour faire ça, on y croit ! A l'international, ça reste difficile, mais avec une autonomie de 500 km, le gaz se prête bien aux transports régionaux. Surtout, ce qui nous a plu dans le biogaz, c'est de rouler avec les déchets, c'est quand même génial ! ».

A ses côtés lors de la table ronde, Grégoire Leroux ne pouvait qu'abonder dans son sens. Agriculteur à la base, ce responsable de Certenergie, une unité de méthanisation agricole à Audenge (Bassin d'Arcachon) qui fournit Endesa, a expliqué : « grâce au biométhane, on a pu développer la ferme. Après la récolte du maïs en septembre, on avait une période de l'année durant laquelle on n'utilisait pas la terre. Désormais on fait du seigle pendant ce temps et à la récolte en avril, plutôt que de le donner aux vaches, on le met dans les cuves qui vont créer le biométhane ». Un cercle vertueux.

Finalement, a résumé Charles Tartier, responsable des nouveaux marchés chez Endesa France, « on a besoin des acteurs publics pour mener à bien ces projets qui développent les territoires, et aussi que des privés prennent le risque de croire dans la transition énergétique ». Et avec un temps de recharge plus court que sur les véhicules électriques (5 minutes pour une voiture légère contre 30mn), ce carburant décarboné pourrait bientôt séduire plus de particuliers sur un marché jusqu'ici encore ultra-confidentiel.



Julie Ducourau

Crédit Photo : JD

Publié sur aqui.fr le 11/05/2019

[Url de cet article](#)