

L'ONG européenne Transport & Environnement (T&E), qui soutient la mobilité électrique<sup>1</sup>, a publié hier une communication<sup>2</sup> à charge qui remet en cause les atouts environnementaux du gaz carburant, et plus spécifiquement des camions GNL. Cette communication se base sur les résultats de l'étude d'un organisme de recherche Néerlandais (TNO) qui a comparé les performances de 9 véhicules de marques diverses (6 Diesel, 3 GNL) dans des conditions de mesures variables selon les véhicules<sup>3</sup>.

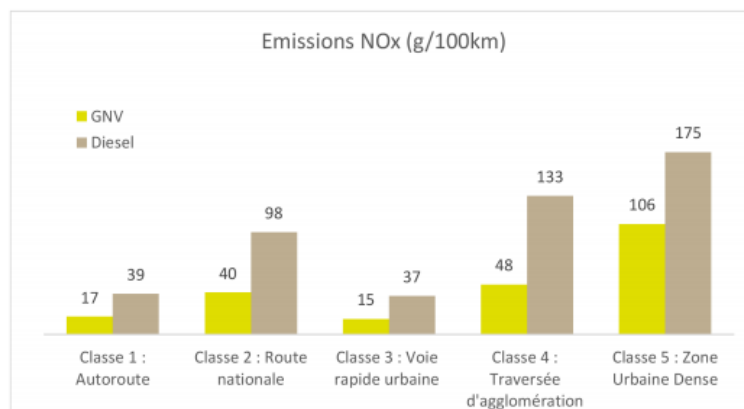
**Les conclusions du document de T&E étant basées sur une utilisation tronquée des résultats de l'étude de TNO, l'AFGNV tient à réaffirmer les atouts environnementaux des poids-lourds au gaz.**

Oui, en usage réel, les camions au gaz réduisent les émissions polluantes, jusqu'à -66% de NOx par rapport au Diesel.

Les poids lourds au gaz cités sont conçus et optimisés pour des trajets de longue distance sur autoroute, alors que T&E pointe du doigt les résultats de ces véhicules en ville. **Les études de TNO montrent d'ailleurs que les camions GNL sont bien meilleurs que les véhicules Diesel sur ces trajets autoroutiers** pour lesquels ils sont optimisés. TNO annonce jusqu'à 2 fois moins de NOx et entre 8 et 20 % de CO<sub>2</sub> en moins à l'échappement.

**Dans des conditions réelles d'exploitation, les camions gaz ont prouvé leurs performances environnementales face au Diesel, y compris en zone urbaine.** En région Rhône-Alpes par exemple, un consortium de transporteurs routiers, soutenu par l'ADEME a ainsi équipé des camions Gaz et Diesel de capteurs de pollution pendant 2 ans.

Les 6 véhicules testés ont parcouru **plus d'1 million de kilomètres en usage réel**. Les résultats ont mis en évidence un gain de NOx de 43 à 66 % avec les véhicules gaz par rapport aux véhicules Diesel.



Résultats du consortium Equilibre sur 6 camions Gaz et Diesel Euro6

<sup>1</sup> <https://www.transportenvironment.org/node/8110>

<sup>2</sup> <https://www.transportenvironment.org/publications/do-gas-trucks-reduce-emissions>

<sup>3</sup> TNO précise dans son document que :

“No conclusions can be drawn about the observed differences between vehicles or fuels as **the diesel vehicles were tested in the lab while for the three LNG trucks particle numbers were measured on the road**. Also the test trips were not the same and the number of tests and vehicles is too low to draw generalised conclusions”

Fin 2017, [l'ADEME](#) a également mené des campagnes de mesures sur des autocars GNV, Diesel et Ethanol, et confirme les faibles émissions de NOx des moteurs gaz.

**Tous les véhicules testés respectent la norme Euro 6**, y compris sur les particules fines. Contrairement à ce que laisse entendre T&E, les camions GNL sont soumis aux mêmes limites d'émissions que les véhicules Diesel, et respectent ces limites en conditions réelles.

Il faut rappeler que la combustion du gaz naturel émet beaucoup moins de particules fines que le Diesel. **Les véhicules GNL atteignent ces performances sans devoir recourir à des filtres à particules complexes comme c'est le cas sur le Diesel.**

[Le bioGNV, une solution concrète et immédiate pour décarboner le transport.](#)

T&E met en avant les performances du gaz naturel en termes d'émission de CO2 à l'échappement. Les véhicules GNL émettant 3 à 14 % de CO2 en moins à l'échappement par rapport au Diesel.

A cela s'ajoutent les émissions liées à la production et au transport du gaz jusqu'au réservoir du véhicule. En France, l'ADEME affiche dans sa base carbone, des émissions du puits au réservoir de -24 % pour le GNL par rapport au Diesel, bien loin des +26% annoncés par T&E.

Au global, si le gaz naturel permet déjà de réduire de 6 à 16 % les émissions de gaz à effet de serre, c'est en **utilisant du biogaz que l'on peut décarboner significativement le transport.**

En utilisant du gaz d'origine renouvelable, produit par la décomposition de déchets organiques, les émissions de gaz à effet de serre du véhicule sont réduites de 80%. L'IFPEN confirme d'ailleurs ces résultats dans une analyse du cycle de vie des véhicules GNV et bioGNV, et les compare même aux véhicules électriques qui affichent un bilan similaire.

**L'AFGNV tient à rappeler que la décarbonation du transport a d'ores et déjà commencé. Aujourd'hui, en France, 1 camion au gaz sur 6 roule déjà avec du bioGNV.**

[Ces résultats sont obtenus alors même que les programmes de recherche et développement autour de la mobilité gaz sont relativement peu subventionnés par l'Europe, compte tenu de la maturité de la filière \(26 millions de véhicules roulent au GNV dans le monde\).](#)

Si l'Union Européenne a financé des projets de recherches sur les camions au gaz (T&E évoque 17 millions d'euros au total sur une période de 13 ans), les montants sont à mettre au regard des soutiens accordés aux autres énergies alternatives. A titre d'exemple, sur la seule année 2020, la commission Européenne prévoit 132 millions d'euros pour soutenir le développement et la production de batteries pour véhicules électriques.<sup>4</sup>

---

#### **Pour aller plus loin :**

##### **Etudes TNO :**

- Mesures effectuées en 2017 sur 2 camions GNL Scania et Iveco : <https://publications.tno.nl/publication/34625802/QoDRSe/TNO-2017-R11336.pdf>
- Mesures effectuées en 2019 sur un camion Volvo Dual Fuel GNL : <http://publications.tno.nl/publication/34633965/pl7KqC/TNO-2019-R10193.pdf>

**Rapport du consortium de transporteurs routier :** [http://www.projetequilibre.fr/wp-content/uploads/2018/04/Equilibre\\_rapport-avril-2018.pdf](http://www.projetequilibre.fr/wp-content/uploads/2018/04/Equilibre_rapport-avril-2018.pdf)

**ADEME - Mesures des émissions de polluants des autocars Euro 6 au gaz naturel, à l'éthanol et au diesel :** <https://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/norme-euro-6-ademe-scania.pdf>

---

<sup>4</sup> [https://ec.europa.eu/info/news/commission-invest-eu11-billion-new-solutions-societal-challenges-and-drive-innovation-led-sustainable-growth-2019-jul-02\\_en](https://ec.europa.eu/info/news/commission-invest-eu11-billion-new-solutions-societal-challenges-and-drive-innovation-led-sustainable-growth-2019-jul-02_en)