

Quelle stratégie pour mettre en échec la pollution urbaine ?



La réponse du Gaz Naturel Véhicules

■ Qu'est-ce qui est **100% renouvelable**
et **100% vert** ?

■ Au moins **25** bonnes raisons
d'intégrer le GNV dans le mix
énergétique Français

4 témoignages

- Le transport « éco-logique » en Ile-de-France
- Tramway, Bus GNV... le cocktail Nantais
- Des solutions concrètes à Strasbourg
- GNV, une opportunité vertueuse pour Bordeaux



Quel est le carburant alternatif qui connaît un développement à deux chiffres au niveau mondial depuis plus de 10 ans et qui représentera 9% du marché des véhicules terrestres en 2020 ? Les entreprises et collectivités locales, membres de l'AFGNV, connaissent bien ce carburant qu'elles utilisent avec profit. J'en veux pour preuve les témoignages que vous lirez dans cet argumentaire. Aujourd'hui, les défis qui pèsent sur le secteur du transport terrestre, en termes de santé publique, de pollution urbaine et de prix des carburants liquides mettent en relief les atouts du gaz naturel comme carburant puisque, vous l'aurez deviné, c'est du GNV qu'il s'agit.

Le développement attendu de la production de biométhane, gaz issu de la fermentation des déchets, et énergie renouvelable par excellence, conforte, d'autant plus, l'intérêt d'intégrer significativement le gaz naturel dans le mix énergétique des carburants en France. En effet, les véhicules utilisant le gaz naturel comme carburant ouvrent la voie vertueuse du Bio GNV à la filière biométhane.

La parfaite compatibilité entre gaz naturel et biométhane permet une flexibilité totale dans les proportions d'incorporation et offre ainsi une souplesse pour introduire l'usage du gaz renouvelable.

Le profond changement de paradigme qui frappe le secteur du transport remet en question l'hégémonie des carburants classiques. Le moment est donc venu de porter à votre connaissance les informations illustrant le bien fondé de faire le choix du GNV et du bio GNV. Je suis certaine que vous trouverez celles qui sauront vous convaincre parmi les 25 bonnes raisons, que nous vous proposons, de faire le choix de ces carburants d'avenir.

Corinne Berthelot

Présidente de l'AFGNV

Après le Diesel ?

On ne peut pas repenser la mobilité, sans inventer un nouveau mix énergétique. La mobilité durable est à ce prix et nous sommes convaincus que le développement de l'usage du gaz naturel comme carburant est une des pièces maîtresses de ce dispositif.

Il appartient à l'AFGNV d'effectuer le travail d'information pour sensibiliser les décideurs. Il est du devoir des acteurs du marché de créer les conditions nécessaires au développement de la filière. Enfin, les politiques ont, eux aussi, un rôle crucial à jouer que ce soit en tant que législateur ou en tant que prescripteur.

CHANGEMENT DE PARADIGME

Entre 1990 et 2010, le nombre de véhicules fonctionnant au GNV a augmenté de 18% par an dans le monde pour atteindre 16 millions en 2011. En France, ce sont déjà 15% des bus et bennes à ordures qui roulent au GNV. Les entreprises du transport routier et de la logistique urbaine montrent un intérêt croissant pour cette énergie propre et abondante. Ce regain d'intérêt pour une solution techniquement éprouvée s'explique par la conjonction de plusieurs facteurs :

- Le déséquilibre croissant de l'outil français de raffinage du pétrole, dû au fort taux de véhicules Diesel en France, pèse sur notre balance commerciale et sur le coût du gasoil.
- La pollution par les particules fines, émises principalement par les moteurs Diesel, est responsable de 42 000 morts prématurées par an, selon l'OMS qui a classé cancérigène certains des gaz d'échappement de ces moteurs.
- La norme EuroVI, applicable dès 2014, exige 5 fois moins de rejets d'oxydes d'azote et 3 fois moins de rejets de particules que la précédente. L'adaptation technologique à cette norme va renchérir le prix des véhicules Diesel et leur coût d'entretien.

Fin de la suprématie du Diesel

- Des normes plus contraignantes
- Des coûts d'exploitation en hausse
- Un impact sur la santé prouvé

INVENTER UN NOUVEAU MIX ENERGETIQUE

En bref, c'est la fin de la suprématie du Diesel et nous sommes obligés de repenser en urgence notre mix énergétique, pour continuer à assurer la circulation des marchandises et des personnes.

C'est dans ce contexte que les nombreux atouts du GNV, font apparaître le développement de l'usage de ce carburant, comme une réponse crédible aux enjeux de la mobilité durable.

LES ATOUTS DU GNV

La technologie est disponible et éprouvée. Les réserves mondiales de gaz sont suffisantes pour assurer des ressources et un prix stable pendant plusieurs décennies. La nouvelle réglementation sur la responsabilité élargie des producteurs de déchets et le tarif d'achat applicable en cas d'injection de biométhane dans les réseaux de gaz naturel va doper le secteur en favorisant la production de cette énergie renouvelable obtenue par méthanisation des déchets et de la biomasse. Le biogaz garantit un bilan zéro émission de CO₂ et comme le GNV, il permet de réduire de manière très significative les émissions de polluants locaux (jusqu'à -95% pour les particules et -85% pour les NOx). ■

L'Association Française du Gaz Naturel Véhicules (AFGNV) réunit, les acteurs



français de la filière industrielle du gaz naturel à usage de carburant pour le transport terrestre.

L'AFGNV compte parmi ses membres, des constructeurs de véhicules, des équipementiers de l'industrie automobile, des fournisseurs de gaz naturel, des réseaux de transports collectifs, des entreprises de collecte d'ordures ménagères et des collectivités locales.

Le transport "éco-logique" en Ile-de-France

Economique et écologique, le GNV peut représenter un plus commercial pour les transporteurs et s'imposer comme une solution "éco-logique" pour les donneurs d'ordre – JÉRÔME GRASSI, Directeur Technique des Transports Mauffrey et Raphaël Plansson témoignent :

AFGNV – Depuis quelques mois, le groupe Mauffrey a mis en exploitation un tracteur routier GNV. Pourquoi avoir fait ce choix ?*

J G – Pour répondre à la demande de Placoplatre. Notre client souhaitait bénéficier d'un mode de livraison propre, pour ses livraisons en Région Parisienne. Le GNV constituait la réponse idéale.

AFGNV – Que tirez vous de cette expérience sur le plan économique et commercial ?

J G – Sur le plan économique, le facteur crucial pour un transporteur c'est le coût du carburant. Sur ce point le GNV nous apporte des réponses satisfaisantes, puisqu'il est moins cher que le Diesel et que la consommation est moindre.**

Quand nous investissons dans une nouvelle flotte de camions, nous devons également nous préoccuper de l'évolution du coût de l'énergie à moyen terme. Là encore le GNV est plus sécurisant. Alors que le diesel est sujet à des fluctuations fréquentes et rapides, le GNV suit le cours du gaz, qui est bien moins volatil.

“ 80% des clients interrogés déclarent que le GNV fait moins de bruit, dégage moins d'odeurs et de fumées ”



“ Le facteur environnemental est trop souvent absent des appels d'offres ”

Au bilan, l'évolution des coûts d'exploitation d'une flotte roulant au GNV nous paraît beaucoup plus prévisible.

AFGNV – Le plus écologique du GNV constitue-t-il un atout commercial ?

R P – Ne nous voilons pas la face, aujourd'hui l'aspect économique prime sur tous les autres. Le GNV doit donc être compétitif. Ensuite, c'est à nous de faire valoir les aspects positifs auprès de notre donneur d'ordre. A ce sujet nous avons réalisé un sondage auprès des clients que nous livrons avec notre tracteur GNV. 80% des personnes interrogées déclarent que le GNV fait moins de bruit, dégage moins d'odeurs et de fumées.

AFGNV – L'aspect environnemental n'est donc pas décisif dans l'attribution d'un marché...

J G – Sur le plan environnemental, le GNV est supérieur à toute autre énergie. Hélas, ce critère n'est que trop rarement présent dans les appels d'offres. On ne peut donc pas dire pour l'instant qu'il y ait un avantage commercial à polluer moins, mais les choses évoluent rapidement et les transporteurs doivent être prêts. ■

* IVECO Stralis - 330cv / 40 tonnes
** Conso - 5% / Coût carburant -8%

Tramway, bus GNV... le cocktail Nantais



Christiane Blanchard

La lutte contre la pollution en centre ville passe par la mise en œuvre d'une politique de transports publics propres. ALAIN BOESWILLWALD, Directeur Général de la SEMITAN*, nous fait part de l'expérience Nantaise.

AFGNV – Comment s'est opéré le choix du GNV à Nantes ?

A B – Il faut replacer l'arrivée du GNV dans l'histoire de la ville. Nous avons été une des premières agglomérations à réintroduire un réseau de tramway moderne. C'est pour nous l'emblème du transport propre. Dans ce contexte, il était impensable de se doter d'une flotte de bus Diesel.

AFGNV – Sur quels critères objectifs vous basez vous ?

A B – Le niveau sonore, les vibrations et les effets sur la santé. Les récentes conclusions de l'OMS, insistant sur les effets cancérigènes des micro particules ne font que conforter nos choix.

AFGNV – La mutation au GNV a-t-elle été difficile ?

A B – Elle s'est étalée dans le temps. Nous avons trois dépôts. Le premier site a été équipé en 1997 en collaboration avec GNVERT. Après quelques années et une certaine maîtrise acquise par nos équipes, nous avons équipé notre deuxième dépôt. Quand au troisième, l'intégration du GNV a été prévue dès sa construction.

En conclusion, le GNV nécessite d'intégrer des connaissances nouvelles et une rigueur dans les procédures. Son adoption est sans doute plus facile pour des entreprises dont la taille permet d'organiser les change-

“ Au-delà de l'image d'un réseau de transport public propre, nous pensons que le tramway et le réseau de bus GNV, constituent le bon mix énergétique, pour la santé et le confort des Nantais ”

ments technologiques et d'amortir plus rapidement les installations grâce aux économies réalisées sur le coût de l'énergie.

AFGNV – Que représente ce poste aujourd'hui ?

A B – Sur un budget de 130M€, l'énergie représente plus de 5% de nos dépenses soit environ 7M€. Nous devons tout faire pour maîtriser ce poste. C'est pourquoi nous devons choisir une énergie au coût moins volatil.

AFGNV – Pourquoi le coût du GNV est-il plus stable ?

A B – En raison de facteurs structurels. Les réserves de gaz sont importantes et l'utilisation croissante de la biomasse nous fait entrevoir que le GNV pourrait devenir une énergie renouvelable.

AFGNV – Avec le recul, êtes-vous satisfait du passage au GNV ?

A B – Depuis 1997, aucun incident n'est à déplorer. Nos équipes se sont totalement appropriées l'utilisation du GNV. Au bilan personne ne regrette cette solution et la prise de conscience écologique ne fait que renforcer ce sentiment. ■

Etre concret à Strasbourg

Il n'y a pas de solution miracle au problème de la pollution, mais une palette d'actions concrètes à mettre en œuvre. Rencontre avec OLIVIER BITZ, Président du Conseil d'Administration de Réseau GDS - Adjoint au Maire de Strasbourg.

AFGNV - Quelle est la place du GNV dans la politique énergétique de Strasbourg?

O B - Notre point de départ a été le "Plan Climat Territoire". Notre volonté : Agir concrètement. Ne pas être dans le déclaratif, mais être dans l'action, au service du citoyen pour répondre au problème de santé publique que pose la pollution de l'air. A cet égard, l'implantation de l'ASPA* à Strasbourg, n'est pas étrangère à notre prise de conscience.

AFGNV - Concrètement...

O B - Nous avons identifié trois objectifs majeurs : Réduire les pics d'ozone. Diminuer l'empreinte carbone de la ville, ainsi que les émissions de particules fines. Le GNV répondait à l'ensemble de ces préoccupations. C'est pourquoi, Strasbourg a décidé de l'intégrer à son mix énergétique en s'appuyant sur Réseau GDS.

AFGNV - Strasbourg fait figure de précurseur en intégrant le GNV à son mix énergétique. Selon vous quels sont les freins au développement de cette solution?

O B - Il n'y a pas de solution miracle. On doit proposer des palettes à nos concitoyens. C'est le cas à l'étran-



“ Notre volonté est de développer des solutions concrètes et bénéfiques, tant sur le plan économique que sanitaire ”

ger. Aujourd'hui le GNV souffre d'un déficit de communication et de pédagogie auprès des élus. C'est ce qui l'empêche de prendre la place qui lui revient dans le mix énergétique. Le mythe du "tout électrique" et le lobbying qui l'appuie, doit être contrebalancé par les acteurs de la filière GNV.

AFGNV - Vous êtes contre l'électrique!

O B - Pas du tout. L'électrique nous intéresse, mais nous sommes dans une stratégie pragmatique. Nous prenons le meilleur de la technologie à un moment donné, afin d'obtenir des résultats rapides et tangibles pour nos concitoyens. Notre politique consiste à utiliser toute la gamme des énergies à notre disposition. Encore faut-il être bien informé. Sur ce point, certains lobbys sont plus efficaces que d'autres. Au delà des efforts de communication, la filière doit rapidement se structurer. Les constructeurs automobiles doivent élargir l'offre. L'accès au GNV doit être facilité à travers l'implantation de nouvelles stations. Enfin l'utilisation de la biomasse doit se développer pour faire du GNV, une énergie renouvelable.

AFGNV - Quel rôle les élus peuvent-ils jouer?

O B - Il appartient aux politiques, quand ils sont prescripteurs, d'impulser le changement, en favorisant des solutions de mobilité économique et respectueuses de l'environnement. Le GNV répond à ces critères, puisqu'il représente une économie de 20% au kilomètre et qu'il n'émet ni NOX, ni soufre, ni particules fines. ■

* ASPA (Association de surveillance de la pollution atmosphérique),

GNV - une opportunité vertueuse pour Bordeaux

Le développement du GNV offre de réelles perspectives de croissance. Comme nous l'explique ALAIN ORÉ, Directeur Général de Gaz de Bordeaux.



“ Quand la logique économique se double d'un gain environnemental, il ne faut pas hésiter ”

AFGNV - Quels sont les objectifs de Gaz de Bordeaux?

A O - Comme toute société, nous obéissons à une logique économique. Notre premier objectif est donc de chercher de nouveaux débouchés pour augmenter nos ventes de gaz. Ensuite, nous nous devons d'innover en proposant des alternatives propres aux consommateurs. Enfin, nous devons chercher de nouvelles sources de production locale de gaz, c'est-à-dire les biogaz issus des déchets verts, industriels ou ménagers.

AFGNV - En quoi le GNV répond aux buts que vous venez d'énumérer?

A O - La multiplication des motorisations GNV pour les flottes captives, les bennes à ordures, les transports collectifs, mais aussi l'accès des particuliers à ce type d'énergie, représentent un réel potentiel de développement de nos ventes.

Le fait que ces motorisations réduisent considérablement les émissions de particules fines, de NOx et de CO2, marque une avancée sur le plan écologique.

Enfin, une nouvelle réglementation impose aux producteurs de valoriser leurs bio-déchets. Ce "potentiel renouvelable" va doper la production de biogaz en France, d'autant que le législateur autorise la réinjection du biogaz dans le réseau public et garantit le rachat du gaz à prix bloqué pendant quinze ans.

AFGNV - Outre l'accroissement de vos ventes, avez-vous identifié d'autres avantages pour Gaz de Bordeaux?

A O - Contrairement aux besoins en gaz de chauffage, qui peuvent varier considérablement d'une année sur l'autre et qui nous obligent à faire face à des pics saisonniers de consommation, la demande de GNV est constante et régulière, car les gens et les marchandises circulent tous les jours. C'est donc un avantage en termes d'organisation pour notre entreprise.

AFGNV - Et pour la collectivité, quels sont les avantages?

A O - Le recours aux énergies locales, comme le biogaz, va aboutir à la création d'emplois non délocalisables. D'autre part, plus l'offre en biogaz sera importante, plus le prix du gaz sera stable. Enfin, au delà des facteurs économiques, il ne faut pas négliger les aspects environnementaux et sanitaires.

En conclusion, le développement de la filière GNV est une opportunité vertueuse. Il faut la saisir ! ■

Les enjeux industriels, économiques, géopolitiques, écologiques et sanitaires rendent les choix difficiles. Pour aider les décideurs, voici

au moins **25** bonnes raisons

d'intégrer le GNV dans le mix énergétique français.

ENJEUX SANITAIRES ET ÉCOLOGIQUES :

- 1 - jusqu'à 95% de réduction des émissions de particules et 85% de réduction des NOx par rapport au gasoil
- 2 - 23% de réduction des émissions de CO₂ par rapport à l'essence
- 3 - La diminution de production de polluants primaires, permet la réduction de polluants secondaires tels que l'ozone
- 4 - 50% réduction de la pollution sonore
- 5 - Moins de vibrations
- 6 - Pas d'odeur des produits de combustion et moins de fumées
- 7 - Les motorisations GNV répondent déjà aux normes EuroVI
- 8 - Le valorisation du biogaz en carburant présente un bilan carbone neutre
- 9 - L'intégration d'énergies alternatives comme le GNV est une priorité pour maîtriser notre empreinte carbone
- 10 - Face à l'augmentation exponentielle des pathologies liées à la pollution (allergies, asthme, insuffisance respiratoire, cancers...) il est nécessaire de conduire des actions urgentes. L'intégration massive du GNV et du biogaz dans le mix énergétique des transports est la seule réponse rapide et pertinente

ENJEUX GÉOPOLITIQUES :

- 11 - Les réserves mondiales de gaz naturel sont en mesure d'assurer l'avenir de la filière GNV pendant de nombreuses décennies
- 12 - Entre 1986 et 2006, les réserves mondiales prouvées de gaz naturel ont plus que doublé
- 13 - Nous produisons chaque jour des tonnes de déchets fermentescibles, ce qui fait du biogaz une "énergie renouvelable"
- 14 - La production locale de biogaz domestique, nous rendra moins dépendant d'autres pays et contribuera à diminuer notre déficit économique extérieur
- 15 - L'abondance et la diversité des ressources rend le cours du gaz naturel plus stable, plus prévisible et bien moins volatil que celui des carburants pétroliers

ENJEUX ÉCONOMIQUES ET INDUSTRIELS :

- 16 - La part du carburant dans la facture énergétique nationale totale est très importante. L'optimisation du mix énergétique est un facteur d'ajustement économique incontournable
- 17 - Seule alternative crédible et disponible au Diesel pour les véhicules lourds, le GNV est aussi une solution adaptée aux véhicules légers
- 18 - La filière biogaz sera créatrice d'emplois non délocalisables
- 19 - Le GNL, version liquide du GNV, permet de porter l'autonomie des camions au gaz naturel à 1 000 kilomètres
- 20 - Les constructeurs sont de plus en plus nombreux à proposer des véhicules roulant au GNV
- 21 - Bientôt des véhicules hybrides électrique/GNV seront lancés sur le marché
- 22 - Une opportunité pour le secteur automobile français puisqu'en 2020 il y aura 65 millions de véhicules roulant au gaz naturel, soit 9% du marché mondial

ENJEUX POLITIQUES ET RÉGLEMENTAIRES :

- 23 - Les collectivités territoriales supérieures à 50 000 habitants, doivent adopter, d'ici 2013, un Plan Climat Energie Territorial pour maîtriser et réduire les émissions de CO₂ sur leur territoire.
- 24 - L'usage carburant du biogaz est indispensable pour tenir l'engagement européen de 10% d'EnR dans les transports à l'horizon 2020
- 25 - Au niveau européen, la directive 2009/33/CE, adoptée le 23 avril 2009 impose aux acheteurs publics d'investir dans des véhicules propres. ■



BIOGNV

Qu'est-ce qui est 100% renouvelable et 100% vert ...

Le constat est clair. Responsable de 23% des rejets de gaz à effet de serre, le secteur transport est un des principaux leviers pour maîtriser notre empreinte carbone et diminuer la pollution de l'air.

Que faire? Réduire le trafic routier? Les prévisions montrent que le transport de marchandises va doubler dans le monde d'ici 2050 et le nombre de véhicules pourrait tripler. Une solution plus pragmatique, est d'utiliser des énergies alternatives aux carburants traditionnels dont les prix s'envolent à la pompe. L'idéal serait que ce carburant soit disponible en abondance, voire renouvelable! Qu'il soit performant tout en étant respectueux de l'environnement et que la technologie pour l'exploiter soit disponible.

Un tel carburant n'existe pas. Cela se saurait! Et bien vous êtes mal informé. Ce carburant c'est le BioGNV, la technologie est sur le marché.

... Le BioGNV

Aujourd'hui, 16 millions de véhicules, dont 600.000 bus et poids-lourds roulent au GNV et pourraient aussi bien rouler au bioGNV.

L'entrée en vigueur de la loi sur la responsabilité élargie des producteurs de déchets pourrait bien changer la donne. En effet, des quantités importantes de biogaz seront produites tous les jours à partir de nos ordures ménagères et de la biomasse. Voilà donc une énergie renouvelable, source d'emplois non délocalisables, qui de plus ne va pas grever le déficit de notre balance commerciale !

... Un choix raisonné

En plus, le bioGNV, comme le GNV, a un indice d'octane supérieur à l'essence, fait moins de bruit et de vibrations qu'une motorisation Diesel, émet moins de fumée et ne rejette que très peu de NOx et particules fines. Cerise sur le gâteau! Le caractère renouvelable du biogaz, allié à l'abondance des réserves mondiales de gaz naturel permettent de maîtriser les coûts à la pompe et font de ces énergies des carburants d'avenir.

La France s'est engagée à utiliser 10% d'énergie renouvelable dans les transports d'ici 2020. L'introduction rapide du GNV et du biogaz dans le mix énergétique des transports est une solution disponible pour répondre immédiatement aux enjeux de la mobilité durable. Grâce à la combinaison de l'électricité et du GNV, deux énergies parfaitement complémentaires, les collectivités sont en mesure de proposer une politique de mobilité urbaine 100% propre. Ce n'est pas rien ! ■

Le Biométhane ou bioGNV, (Biogaz épuré) est du gaz naturel produit à partir de la biomasse, des déchets et des ordures ménagères. C'est une énergie verte et renouvelable à 100%. En plus des qualités du GNV (Pas d'émission de particules, réduction des NOx à 90%...) le BioGNV est un carburant décarboné.

Lexique

GNV	Gaz Naturel pour Véhicules
GPL	Gaz de pétrole liquéfié (butane/propane)
GES	Gaz à effet de serre
GN	Le gaz naturel est un combustible fossile formé essentiellement de méthane.
GNL	Gaz Naturel Liquéfié - Quand le gaz naturel est refroidi à -161°C, il se liquéfie et occupe un volume réduit.
LNG	Liquefied Natural Gaz - C'est la traduction anglaise de GNL
EnR	Energies renouvelables
HCNM	Hydrocarbures non méthaniques
NOx	Composés d'azote et d'oxygène qui comprennent les gaz d'acide nitrique et de dioxyde d'azote. Ils sont produits principalement par la combustion des combustibles fossiles.
PM10	Particules en suspension dans l'air, d'un diamètre inférieur à 10 micromètres
PM2.5	Particules dont le diamètre est inférieur à 2,5 micromètres, appelées « particules fines »
PM1.0	Particules dont le diamètre est inférieur à 1,0 micromètre, appelées « particules très fines »
PM0.1	Particules dont le diamètre est inférieur à 0,1 micromètre, appelées « particules ultra-fines » ou nanoparticules
Fact 4	Le facteur 4 désigne l'objectif de diviser par 4 les émissions de GES en 2050.

C'est lorsqu'il est utilisé comme carburant que le biogaz offre le meilleur bilan en gaz à effet de serre.

En 2007, l'ADEME et Gaz de France l'ont démontré par une analyse comparative du cycle de vie de plusieurs filières de valorisation énergétique du biogaz (chaleur, production d'électricité, cogénération et carburant).

VRAI / FAUX

LE GNV est dangereux

Faux - Sa température d'inflammabilité très élevée, rend le GNV bien plus sûr que les carburants liquides classiques. De plus, sa dissipation rapide (il est plus léger que l'air), en cas de fuite, réduit à néant les risques d'explosion.

Le GNV est un gaz toxique

Faux - Constitué essentiellement de méthane, le GNV est un gaz non toxique.

L'essence a de meilleures performances que le GNV

Faux - Le GNV présente un indice d'octane équivalent très élevé (130, alors que celui de la meilleure des essences sans plomb n'est que de 98!)

Il n'y a pas assez de ressources

Faux - Entre 1986 et 2006, les réserves mondiales prouvées de gaz naturel ont plus que doublé. Sans compter l'exploitation de la biomasse.

Le GNV est plus compétitif que le Diesel

Vrai :

- Le prix à la pompe est plus bas.
- L'évolution du coût à moyen terme sera mieux maîtrisée, car les réserves de gaz sont importantes et bien réparties



Pour en savoir plus consultez le site de l'Association Française du Gaz Naturel pour Véhicules
www.afgnv.info