

Les camions roulant au gaz polluent jusqu'à cinq fois plus que les diesels

Promu comme un carburant alternatif à l'essence et au diesel, le gaz naturel liquéfié (GNL) ne serait pas aussi « propre » qu'attendu, révèle une étude.

Par [Stéphane Mandard](#) Publié aujourd'hui à 00h15, mis à jour à 10h00

Présenté par le gouvernement français comme un « carburant alternatif » à l'essence et au diesel, le gaz naturel liquéfié (GNL) a le vent en poupe. L'Union européenne (UE) subventionne la construction de terminaux. Les gouvernements octroient des avantages fiscaux aux transporteurs qui troquent leurs vieux camions diesel contre des poids lourds flambant neuf roulant au GNL. En France, le plan énergie climat, censé permettre au pays d'atteindre ses objectifs de réduction des gaz à effet de serre (GES), prévoit de multiplier par dix le nombre de stations-service au GNL entre 2018 (82) et 2028 (840).

Mais une étude, publiée jeudi 19 septembre, écorne sérieusement l'image du GNL « propre ». [Menée par l'ONG européenne Transport & Environment \(T & E\)](#), elle montre non seulement que les camions roulant au GNL ne font pas mieux que les diesels en matière d'émissions de GES, mais qu'ils rejettent aussi davantage de gaz toxiques.

Pas meilleurs en matière de rejet de particules

T & E s'est procuré les essais sur route réalisés par l'organisme de recherche indépendant TNO à la demande du gouvernement néerlandais pour comparer les émissions provenant de camions circulant au GNL et au diesel.

Six modèles diesel Euro VI (la norme la plus récente) fabriqués en 2013 et trois GNL Euro VI conçus en 2017 (de la marque Scania et Iveco) et 2018 (Volvo) ont été éprouvés dans des conditions de conduite en ville, sur nationale et sur autoroute. Conclusion ? Les camions carburant au GNL recrachent jusqu'à cinq fois plus d'oxydes d'azote (NO_x), gaz très toxique rendu célèbre par le « [dieselgate](#) », que [le diesel le moins polluant](#). Le même écart est constaté avec l'utilisation de biométhane, également appelé biogaz ou biocarburant, dont le gouvernement français soutient la production.

Six chiffres des Décodeurs [pour comprendre l'ampleur de la pollution automobile](#)

Les essais révèlent aussi que les camions à GNL ne rejettent pas moins de particules fines que les diesels. Contrairement à ces derniers, ils ne sont d'ailleurs pas tenus de respecter des limites d'émissions avant 2023.

Quant aux GES, les trois camions GNL testés émettent respectivement 3 %, 5 % et 14 % de CO₂ de moins que le diesel le plus performant en sortie d'échappement. Mais cet avantage est réduit à néant en prenant en compte le cycle de vie. Les émissions de CO₂ liées à la production et au transport du GNL (depuis la Russie notamment) sont en effet estimées 25 % supérieures à celles du diesel dans l'UE.

« Aucune perspective pour la décarbonation du secteur »

« *Les camions au gaz ne représentent aucune perspective pour la décarbonation du secteur* », conclut le rapport. L'enjeu est pourtant de taille. Les poids lourds sont [responsables d'environ un quart des émissions du transport routier](#), soit 6 % des émissions totales de CO₂ de l'UE. Contrairement aux voitures, les millions de camions qui sillonnent les routes d'Europe ne sont soumis à aucun contrôle de leurs émissions de CO₂. Une anomalie qui prendra fin en 2020 avec la mise en place d'une norme et d'un [objectif de réduction de 30 % d'ici à 2030](#).

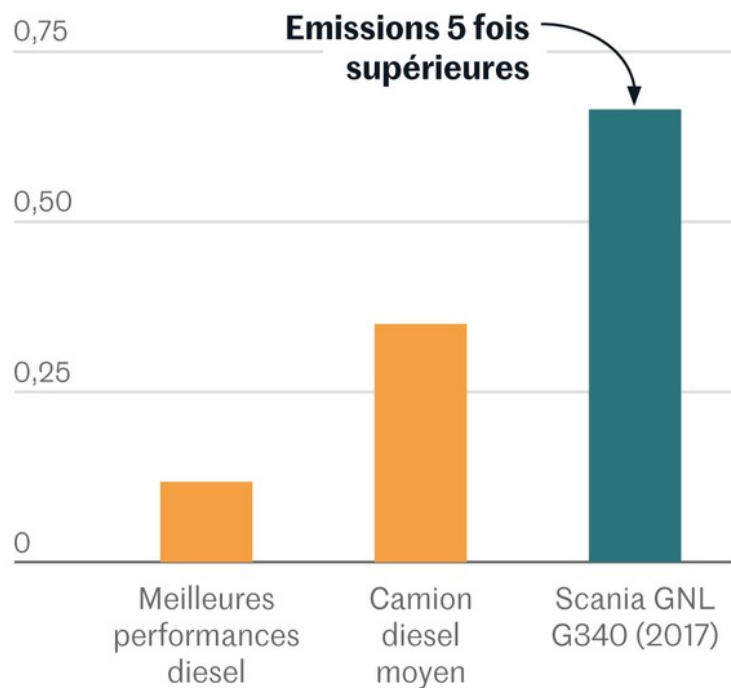
Décryptage : [L'UE a réduit ses émissions de CO2 en 2018, mais en ordre dispersé](#)

Dans leur ensemble, ces résultats contredisent les annonces des constructeurs qui promettaient de nettes améliorations par rapport aux camions diesel : 95 % de moins en particules et 35 % de moins en NO_x (Iveco), 20 % de moins en CO₂ (Scania). L'association européenne des véhicules au gaz naturel et au biogaz (NGVA) assure, elle, que les camions roulant au GNL rejettent jusqu'à 60 % de moins de NO_x.

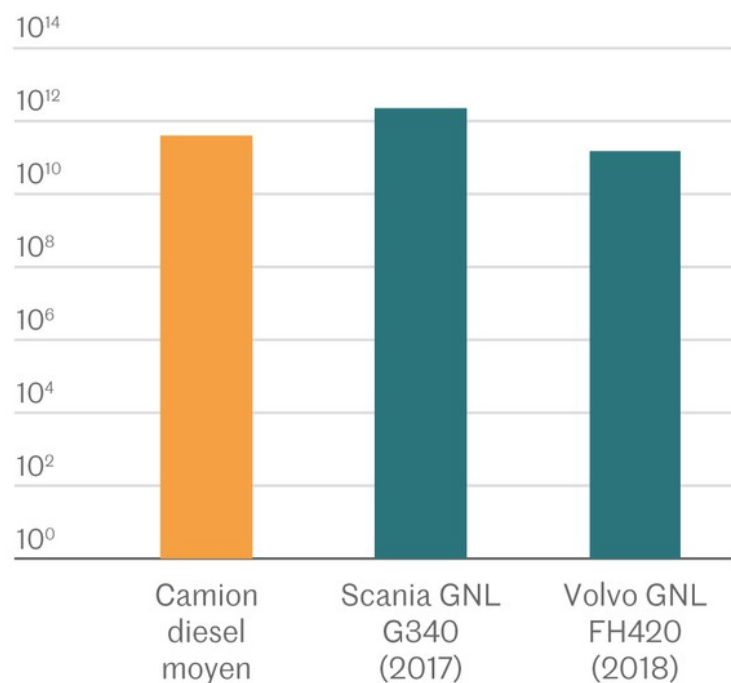
Selon les prévisions de la NGVA, 400 000 camions devraient rouler au GNL en Europe d'ici à 2030. Contactée par *Le Monde*, l'association n'a pas répondu à nos sollicitations.

« Les camions au gaz ne sont pas propres et peuvent même être pires que les diesels, commente Stef Cornelis, auteur principal de l'étude de T & E. Il est temps que les responsables politiques réexaminent le cas du GNL et en finissent avec les subventions, les investissements en infrastructures et les réductions fiscales accordées à ce qui est tout simplement un autre carburant fossile polluant. »

Comparaison des émissions de NOx entre camions diesel et GNL, en g/km (conditions de circulation combinées : urbaine, rurale et sur autoroute)



Comparaison des émissions de particules entre camions diesel et GNL, en nombre/km (cycle de conduite en ville)



Source : Transport & Environnement
Infographie : LE MONDE