
Trois questions à :



Laurent Cheroux, Directeur commercial GNVERT, offre de mobilité durable gaz d'ENGIE Solutions

- **Comment la future station de Réau s'insère-t-elle dans votre stratégie ?**

Leader historique des solutions de déploiement de gaz naturel et de biogaz en France depuis 20 ans, l'accompagnement des collectivités et des entreprises dans la transition vers une économie neutre en carbone constitue le cœur de la mission de GNVERT, offre de mobilité durable gaz d'ENGIE Solutions. C'est cette ambition exigeante, et l'innovation sans cesse renouvelée qu'elle nécessite, qui explique le maintien de notre position de leader sur le marché et notre volonté d'être présent sur cette plateforme multi-carburants, véritable étendard pour une mobilité plurielle et plus respectueuse de notre environnement. Par ce projet, nous illustrons parfaitement l'ADN du Groupe ENGIE et renforçons notre visibilité auprès de nos actuels partenaires et bien sûr auprès de tous les utilisateurs du gaz naturel en devenir.

- **Quels sont les avantages des carburants GNC et GNL pour la mobilité de demain ?**

Le GNC (Gaz Naturel Comprimé), GNL (Gaz Naturel Liquéfié) et bioGNC sont des carburants qui concilient rentabilité économique et responsabilité environnementale, en particulier pour la mobilité lourde et intensive. Supprimant quasi-intégralement les émissions de particules fines et offrant une autonomie pouvant aller jusqu'à 1 500 kilomètres, ils constituent des solutions clés pour améliorer la qualité de l'air et décarboner le transport de biens et de personnes. Cela est d'autant plus vrai pour le biogaz, forme renouvelable du gaz, qui permet une réduction de 80 % des émissions de CO2 par rapport au diesel et favorise l'économie circulaire.

- **Cette station multi-énergies est-elle exemplaire ?**

Absolument, et nous en sommes très fiers ! Atteignant des taux de disponibilité supérieurs à 99 %, d'une capacité de production inégalée jusque-là, elle aura notamment pour singularité principale une distribution de GNC issue d'une unité de méthanisation locale et donc 100% Biogaz (une première sur ce type de station d'envergure !). Conçue pour accueillir les toutes dernières innovations technologiques (traçabilité, supervision, reporting client), cette station, au travers de sa conception architecturale et de sa qualité d'intégration environnementale (avec notamment l'installation d'auvents végétalisés) constituera une magnifique vitrine des savoir-faire que nous voulons mettre au service d'un monde meilleur !

Trois questions à :



Timothée Audibert, Directeur des opérations adjoint GNVERT, offre de mobilité durable gaz d'ENGIE Solutions

- **Comment cette infrastructure fonctionnera-t-elle concrètement ?**

Située sur le parc d'activités de l'A5-Sénart, la station sera composée de 5 pistes, chacune équipée d'une borne de Gaz Comprimé d'origine bio (bioGNC) et d'une borne de Gaz Naturel Liquéfié (GNL).

Le site comportera principalement trois compresseurs, des bouteilles de stockage GNC, et une cuve isolée sous vide, permettant de conserver le GNL sous sa forme liquide à une température comprise entre -130 et -160°C. Enfin, dans un esprit d'exemplarité sur le plan environnemental, la station a été conçue de sorte à ne rejeter aucun gaz naturel à l'atmosphère, notamment grâce à l'utilisation d'azote liquide pour le refroidissement de la cuve de stockage GNL.

- **En quoi la station de Réau sera-t-elle innovante sur le plan technique ?**

La station de Réau se démarque tout d'abord par son envergure hors norme, avec une capacité d'avitaillement deux fois plus importante que celle des stations traditionnelles. Ce qui lui permettra ainsi d'assurer plus de 200 pleins de GNC et de GNL par jour, une première pour la filière française ! Par ailleurs, son taux de disponibilité de plus de 99 % est également remarquable et sera assuré par la mise en place d'un compresseur de secours, de deux pompes cryogéniques et par la présence à temps plein d'un technicien sur le site. Enfin, équipée d'outils de télésurveillance et de supervision permettant le suivi en temps réel de ses équipements et la détection anticipée de dysfonctionnements, la station de Réau incarne également une nouvelle génération, plus intelligente et connectée, au service de ses différents usagers.

- **Quelles sont les prochaines étapes pour le déploiement de cette station ?**

Une fois les études de conception réalisées, le permis de construire devrait être déposé avant février et les travaux démarreront d'ici à l'été 2021. La station devrait être mise en service en 2022 !

Trois questions à :



Jérôme Forneris, Directeur du développement économique et de l'attractivité de l'EPA Sénart

- **En quoi l'EPA est précurseur en termes de solutions d'aménagement ?**

Dans son rôle d'aménageur public, l'EPA Sénart se doit de réfléchir à long terme aux problématiques écologiques et être un acteur de premier plan pour générer des solutions favorisant la transition environnementale. C'est dans cette optique que nous avons fait le choix de travailler avec le SIGEIF Mobilités pour créer la station de demain.

- **Quels sont les atouts du projet qui vous ont convaincus ?**

Ce projet de station d'avitaillement possède deux principaux atouts. D'abord une offre du gaz naturel liquéfié (GNL) et de gaz comprimé (GNC) 100% Bio, il apporte une réponse immédiate aux acteurs économiques pour la conversion de leur flotte de camions et l'abandon du diesel.

Ensuite, il permet d'anticiper l'avenir en pariant sur une technologie à venir encore plus propre l'hydrogène !

- **Ce choix s'inscrit-il dans une logique plus globale ?**

Pour l'EPA Sénart, ce projet s'inscrit dans une stratégie plus globale de maillage de stations propres à l'échelle de son territoire d'intervention, l'Opération d'Intérêt National de Sénart.

En effet en 2018, nous avons accueilli notre première station GNC / bioGNV sur Parisud à Combs-la-Ville. Nous travaillons actuellement avec un acteur de la grande distribution pour l'implantation d'une station sur la commune de Vert-Saint-Denis, au sud du territoire. La troisième est celle du parc de l'A5-Sénart à Réau. Enfin et dès lors que le marché le permettra, nous travaillerons à une quatrième station.

Notre ambition est de créer des solutions d'approvisionnement de proximité dédiées aux acteurs économiques concernés. Il s'agit de permettre à ceux qui n'ont pas encore fait le choix de la transition écologique de constater que les solutions existent, et que l'offre est présente à côté de chez eux.

La logistique est fortement implantée sur ce territoire, et le restera même si nous œuvrons fortement à la diversification du tissu économique du territoire. Par ce projet, nous souhaitons démontrer que logistique et transition environnementale peuvent se concilier.

Trois questions à :



Alain Auzet, Maire de Réau et Conseiller communautaire pour l'agglomération de Grand Paris Sud,

- **Quelle est la politique de la commune en matière de transition écologique ?**

Une commune peut participer à la Transition écologique soit directement, soit dans un rôle d'accompagnement. À Réau nous utilisons ces deux leviers. Nous agissons "directement" par exemple en améliorant la performance énergétique des bâtiments communaux ou en remplaçant notre parc d'éclairage public par de la LED.

Mais finalement, notre rôle majeur est sans doute en tant que "facilitateur de projets". C'est ainsi que nous avons modifié notre PLU pour permettre l'implantation d'un méthaniseur agricole et d'un déconditionneur de bio-déchets, que nous avons mené des discussions fructueuses avec deux et bientôt trois entreprises du Parc A5 Sénart qui intégreront au total environ 6 000 m² de panneaux photovoltaïques, et bien sûr que nous avons accompagné l'EPA Sénart et le SIGEIF au projet de station d'avitaillement.

- **Quel intérêt pour ce projet ?**

Ce que nos habitants reprochent le plus souvent à l'activité logistique, c'est la pollution générée par les poids lourds. L'intérêt pour nos administrés est donc tout trouvé : réduire les émissions de CO² à proximité de la commune. Si on ajoute à cela la suppression des particules fines et un abaissement du niveau de bruit des véhicules, c'est un bénéfice réel pour les riverains.

- **Le projet est tourné vers le circuit court, en quoi est-ce important ?**

Ce circuit original traduit la réussite des projets que nous avons accompagnés. Il nous montre qu'on ne doit pas opposer l'activité agricole et l'activité industrielle. Le carburant qui sera délivré aux véhicules sera principalement produit par un méthaniseur local, alimenté par des produits agricoles dérivés (pulpes de betteraves par exemple) et des biodéchets (collectés dans les cantines et les restaurants de la région). Outre le biogaz produit, le méthaniseur générera aussi du digestat, qui sera utilisé comme amendement, venant ainsi réduire l'utilisation d'engrais chimiques. On est donc dans un schéma particulièrement vertueux.