

## SOMMAIRE

### 1- STATISTIQUES

Pages 1-5

- ▶ Données climatiques
- ▶ Chiffres-clés
- ▶ Ventes de GPL en France
- ▶ Installations neuves propane
- ▶ Ventes de véhicules particuliers
- ▶ Baromètre du GPL carburant
- ▶ Connexions au site cfbp.fr

### 2- ACTUALITÉS

Pages 6-10

- ▶ 8e RIVE à Alès : Rencontre GPL avec Brune Poirson, Secrétaire d'État auprès de Nicolas Hulot (p. 6)

### 3 - DANS LES MÉDIAS ! Pages 11-30

- ▶ Reportage France 3 pays gardois : le GPL aux RIVE 2017 (p.12)
- ▶ « Auto : le GPL ne veut pas être l'oublié de la transition énergétique » - Le Figaro (p.13)
- ▶ « GPL : plus écolo qu'on ne le croit » - Le Figaro Lifestyle (p.14)
- ▶ « Le (vrai) retour du GPL » - Auto Plus (p.17)
- ▶ « Dacia : GPL et Duster en approche » - L'argus de l'automobile (p.18)
- ▶ « La gamme Dacia passe au GPL » - Auto Plus (p.19)
- ▶ « Dacia joue la carte du GPL » - L'automobile & l'entreprise - p.20)
- ▶ « Pourquoi Renault décline ses modèles low-cost ai carburant GPL » - Challenges (p.21)
- ▶ « Les constructeurs auto prêts à devenir propres en 2040 » - AFP (p.24)
- ▶ « Où en est le GPL ? » - Le Dauphiné libéré (p.26)
- ▶ « UPS parie sur le GNC, le GPL et le VE » - Le Journal de l'automobile (p.27)
- ▶ « Ça gaze pour le propane » - Presse Océan (p.28)
- ▶ RMC - scripts : extraits de l'émission « Votre auto » du 9 juillet 2017 (p.29)



## 1 STATISTIQUES (juin 2017)

### ▶ DONNÉES CLIMATIQUES

	Juin 2016	Juin 2017	Variation 2017/2016
Température moyenne	18,2 °C	20,7 °C	+ 2,5 °C
Nombre de jours ouverts	22	21	- 1
Degrés-jours du mois	0,0	0,0	0
Coefficient de rigueur	1,0	1,0	0
Degrés-jours cumulés	1184,2	1147,7	- 3,1 %

Source : CPDP – Comité professionnel du pétrole (Bulletin mensuel)

### ▶ Chiffres-clés des GPL pour juin 2017

- > Total Ventes « vrac » juin 2017 vs juin 2016 : -13,0%
- > Total Ventes « conditionné » juin 2017 vs juin 2016 : -5,5%
- > Total Ventes « GPL carburant stations » juin 2017 vs juin 2016 : -16,8%



► VENTES DE GPL EN FRANCE (en tonnes) : adhérents du CFBP - juin 2017

	MOIS			CUMUL ANNÉE		
	Juin 2017	Juin 2016	Variation	Juin 2017	Juin 2016	Variation
<b>BUTANE</b>						
conditionné	18 571	20 339	-8,7%	116 771	121 551	-3,9%
vrac	2 297	2 931	-21,6%	14 824	18 423	-19,5%
<b>s/total Butane</b>	<b>20 868</b>	<b>23 270</b>	<b>-10,3%</b>	<b>131 595</b>	<b>139 974</b>	<b>-6,0%</b>
<b>PROPANE</b>						
conditionné	10 453	10 569	-1,1%	60 447	59 949	0,8%
Condi/carburant	5 253	5 372	-2,2%	30 974	30 894	0,3%
<b>s/total conditionné</b>	<b>15 706</b>	<b>15 941</b>	<b>-1,5%</b>	<b>91 421</b>	<b>90 843</b>	<b>0,6%</b>
Vrac carburant	2 627	2 756	-4,7%	15 238	15 479	-1,6%
Vrac 0/6 T	18 783	23 649	-20,6%	329 868	317 598	3,9%
Vrac 6/12 T	5 238	6 313	-17,0%	66 843	68 662	-2,6%
Vrac 12/80 T	7 443	8 622	-13,7%	105 091	104 122	0,9%
Vrac 0/80 T	31 464	38 584	-18,5%	501 802	490 382	2,3%
Vrac > 80 T	13 053	13 475	-3,1%	112 431	110 866	1,4%
Réseau canalisé	2 866	2 381	20,4%	44 344	36 555	21,3%
Sous-total vrac	50 010	57 196	-12,6%	673 815	653 282	3,1%
Sous-total propane	65 716	73 137	-10,1%	765 236	744 125	2,8%
GPLc / Stations	5 298	6 368	-16,8%	31 332	35 468	-11,7%
Total conditionné	34 277	36 280	-5,5%	208 192	212 394	-2,0%
Total vrac	52 307	60 127	-13,0%	688 639	671 705	2,5%
<b>TOTAL</b>	<b>91 882</b>	<b>102 775</b>	<b>-10,6%</b>	<b>928 163</b>	<b>919 567</b>	<b>0,9%</b>
Dont carburant	13 178	14 496	-9,1%	77 544	81 841	-5,3%

## ► INSTALLATIONS NEUVES GAZ PROPANE - juin 2017

RÉGIONS	MOIS			CUMUL ANNÉE		
	Juin 2017	Juin 2016	variation	Juin 2017	Juin 2016	variation
Bretagne	17	39	- 56%	159	168	- 5%
Centre	24	42	- 43%	152	147	+ 3%
Corse	10	2	+ 400%	15	95	- 84%
Ile de France	15	9	+ 67%	72	81	- 11%
Pays de Loire	44	112	- 61%	214	333	- 36%
Provence Alpes Côte d'Azur	12	96	- 88%	66	202	- 67%
Auvergne-Rhône Alpes	124	187	- 34%	688	856	- 20%
Hauts de France	39	31	+ 26%	145	153	- 5%
Grand Est	16	30	- 47%	131	142	- 8%
Occitanie	41	38	+ 8%	279	231	+ 21%
Normandie	45	38	+ 18%	175	222	- 21%
Nouvelle Aquitaine	47	48	- 2%	286	276	+ 4%
Bourgogne-Franche-Comté	58	47	+ 23%	146	181	- 19%
<b>TOTAL</b>	<b>492</b>	<b>719</b>	<b>- 32%</b>	<b>2528</b>	<b>3087</b>	<b>- 18%</b>

Source : Qualigaz

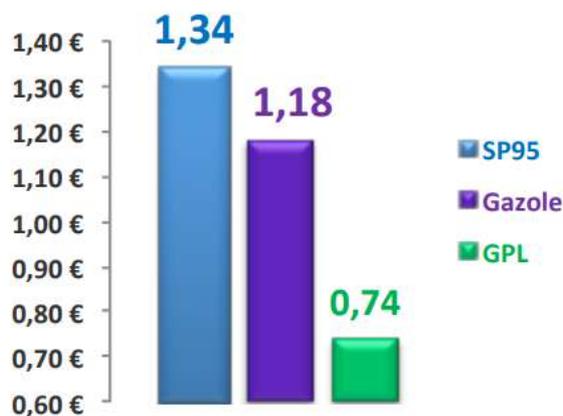
## ► VENTES DE VÉHICULES PARTICULIERS NEUFS EN FRANCE PAR ÉNERGIE

Juin 2017

Énergies	Juin				Cumul à fin juin 2017			
	2017	2016	variation	PDM	2017	2016	variation	PDM
Gazole	112 662	121 338	-7,2%	48,8%	543 985	582 178	-6,6%	47,9%
Essence	107 854	98 978	9,0%	46,7%	537 783	477 974	12,5%	47,4%
GPL	65	35	85,7%	0,0%	210	148	41,9%	0,0%
Hybride	7 523	4 480	67,9%	3,3%	39 361	29 267	34,5%	3,5%
Électrique	2 773	2 378	16,6%	1,2%	13 555	12 338	9,9%	1,2%
Superéthanol	43	144	-70,1%	0,0%	313	493	-36,5%	0,0%
GNV	4	0	0,0%	0,0%	52	30	73,3%	0,0%
Autres	1		0,0%	0,0%	2		0,0%	0,0%
<b>TOTAL</b>	<b>230 925</b>	<b>227 353</b>	<b>1,6%</b>	<b>100,0%</b>	<b>1 135 261</b>	<b>1 102 428</b>	<b>3,0%</b>	<b>100,0%</b>

Source : 3A

## ► BAROMÈTRE MENSUEL DU GPL CARBURANT : moyenne juin 2017



Source : [site du Ministère de la Transition écologique et solidaire](#)

## ► CONNEXIONS AU SITE [cfbp.fr](http://cfbp.fr)

Nombre de visites et 5 premiers points d'entrée sur le site sur les 4 derniers mois

	Mars 2017	Avril 2017	Mai 2017	Jun 2017
<b>Nombre total de visites sur le site</b>	25197	23 989	24 091	23486
<b>Top 5 des points d'entrée sur le site</b>				
Accueil	32,7%	37,6 %	39,4 %	39.7%
Carte stations GPL/CFBP	11,2%	12,1 %	11,5 %	13.1%
Caractéristiques générales des GPL	8,3%	7,6 %	7,6 %	6.1%
Conseils et informations	2,8%	2,6 %	2,5 %	2.2%
Offres véhicules neufs	2,8%	-	-	-
Équipement d'un véhicule neuf	-	2,5 %	2,2 %	2.0%

## 2 ACTUALITÉS

### 8<sup>e</sup> Rencontres Internationales des Véhicules Écologiques à Alès : Rencontre GPL avec Brune Poirson, Secrétaire d'État auprès de Nicolas Hulot

*Le Grand prix de la flotte écologique de l'année décerné à la Métropole de  
Lyon, dont la flotte recense 216 véhicules GPL sur 1400*



*« Il faut absolument que l'on échange à nouveau sur ce sujet ». Telle est la conclusion de Brune Poirson, Secrétaire d'État auprès du Ministre de la transition écologique et solidaire à l'issue d'une entrevue sur le GPL avec le CFBP, lors des 8<sup>e</sup> Rencontres Internationales des Véhicules Écologiques (RIVE). Atouts de la solution GPL pour améliorer la qualité de l'air, rentabilité du réseau de stations et conditions de développement du GPL ont été évoqués lors de cet entretien sur l'intérêt du gouvernement à promouvoir le GPL dans une période de transition énergétique. Les RIVE ont également été l'occasion d'affirmer l'engagement en faveur du GPL du constructeur Fiat, partenaire du CFBP au cours de cet événement.*

Organisées les 11 & 12 juillet au Pôle mécanique Alès-Cévennes par le Club des voitures écologiques, les Rencontres Internationales des Véhicules Écologiques (RIVE) ont pour objectif de faire émerger des solutions aux enjeux de la mobilité durable par la rencontre de représentants du secteur avec responsables des pouvoirs publics et gestionnaires de flottes. Conférences, essais de véhicules et espace d'exposition y ont rassemblé près de 800 décideurs publics et privés venus échanger autour de la mobilité durable en présence de nombreuses personnalités.

### Rencontres avec les pouvoirs publics

Lors de ces deux jours, le Pôle Mécanique d'Alès-Cévennes a accueilli plusieurs personnalités et représentants des pouvoirs publics dont **Brune Poirson**, Secrétaire d'État auprès de Nicolas Hulot et Ministre d'État de la Transition écologique et solidaire, **Salaheddine Mezouar**, Président de la COP22 et ancien ministre marocain des Affaires étrangères et de la Coopération, mais aussi, Serge Orru, Conseiller auprès de la Maire de Paris en charge du Développement durable, de l'Environnement, du Plan climat et de l'Economie circulaire, Roland Ries, Maire de Strasbourg, 1er Vice-Président de l'Eurométropole de Strasbourg, 1er Vice-Président du GART. (Liste complète sur ...)

En plus de la rencontre avec la secrétaire d'Etat, cette 8<sup>ème</sup> a permis en particulier à la filière GPL d'échanger avec :

- **Karima Delli**, députée européenne et Présidente de la Commission des Transports et du Tourisme du Parlement européen
- Laurent Michel, Directeur général de l'Energie et du Climat (DGEC)
- **Bertrand Piccard**, explorateur et Président de la fondation *Solar Impulse*.

Mais également des gestionnaires de flottes parmi lesquels Hervé Renucci, Directeur de la logistique et des bâtiments de la Métropole de Lyon dont la flotte se compose d'un quart de véhicules GPL.



## Fiat, partenaire du CFBP pour mettre avant la solution GPL

Dans la continuité opérations menées avec le CFBP, Fiat continue de collaborer aux côtés du Comité pour promouvoir les solutions GPL. Le constructeur italien a ainsi exposé sur le stand GPL trois de ses modèles GPL une Fiat Panda, le nouveau modèle de la Fiat 500L et la Fiat Tipo. En plus de la Fiat Tipo, étaient également à l'essai une Fiat 500 L Trekking sur les 3 300 m de circuit du pôle mécanique.



## Deux jours de conférences sur la mobilité

Dans le cadre des échanges en conférences, le CFBP a présenté le succès de la solution GPL en Europe et ses enjeux en France au cours de deux tables rondes

- Samuel Maubanc, Directeur Général de l'AEGPL, s'est exprimé sur le thème de « *Mobilité durable : quelle feuille de route à l'international ?* » aux côtés de José Fernandez Garcia, Directeur Général Transports & Mobilité de la Commission européenne, Didier Gambart, Président de Toyota France et de Saïd Mouline, Directeur général de l'Agence Marocaine pour l'Efficacité Énergétique (AMEE).
- Joël Pedessac a quant à lui pris la parole sur le sujet des « *nouveaux usages & modèles économiques les mobilités de demain* » aux côtés notamment de Laurent Michel, Directeur général de l'Énergie et du Climat au sein du Ministère de la transition écologique et solidaire et de Serge Orru, Conseiller d'Anne Hidalgo en charge de la transition énergétique à la Mairie de Paris.



## Des retombées médiatiques nationales et locales

Plusieurs interviews et reportages ont permis de souligner le rôle essentiel du GPL dans le contexte de transition énergétique actuel. Parmi ceux-ci, le Figaro, BFM TV et France 3 pays gardois, dont vous pouvez retrouver le reportage ci-dessous :



## Une coopération nationale & internationale en faveur du développement durable

Les RIVE ont également été l'occasion d'illustrer une fois de plus la coopération nationale et internationale en faveur du développement durable. À cette occasion et suite à la rencontre de Max Roustan, Maire d'Alès, et de Bill Peduto, Maire de Pittsburgh, une déclaration de Bill Peduto a été diffusée lors des conférences.

Parmi les autres personnalités qui n'ont pas pu être présentes aux RIVE mais ayant souhaité saluer les congressistes, on compte aussi Grichka et Igor Bogdanov. Ce dernier a également enregistré un message vidéo diffusé lors de l'événement.

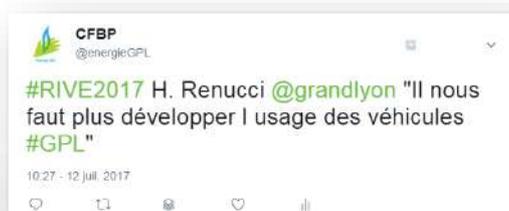
## Le Concours de la Flotte Écologique de l'Année

Le Concours de la Flotte Écologique de l'Année a permis de récompenser les flottes d'entreprises, d'administrations et de collectivités les plus écologiques. L'entreprise de location longue durée ALD AUTOMOTIVE, ainsi que le Journal de l'Automobile et le Journal des Flottes se sont associés à cette initiative. Six prix ont été remis à l'occasion de ce concours :

- Le Grand prix de la flotte écologique de l'année, décerné à la Métropole de Lyon, pour la complémentarité énergétique de sa flotte qui recense entre autres 216 véhicules GPL, soit ¼ de ses véhicules ;
- Le prix de la flotte électrique de l'année - catégorie moins de 50 véhicules, décerné à SAEM Noisy-Le-Sec-Habitat ;
- Le prix de la flotte électrique de l'année - catégorie de plus de 50 véhicules, décerné à EFFIA STATIONNEMENT ;
- Le prix de la flotte hybride de l'année, décerné au groupe associatif Siel Bleu ;

- Le prix de la flotte biocarburant de l'année, décerné à l'École de Pilotage du Pole-Mécanique d'Ales ;
- Le prix de l'engagement de l'année, décerné au Syndicat des énergies du département de l'Hérault - Hérault Energies.

Un prix d'honneur des RIVE a également été remis à Dominique Serra, fondatrice du rallye Aïcha des gazelles du Maroc, seul rallye engagé sur le plan environnemental et à avoir reçu la certification environnementale ISO14001 ainsi que le soutien du ministère de l'environnement marocain.



→ Pour en savoir davantage sur les RIVE, rendez-vous [#RIVE2017](https://twitter.com/energieGPL) !

[e.coquin@cfbp.fr](mailto:e.coquin@cfbp.fr)



## 3 DANS LES MÉDIAS !

- Reportage France 3 pays gardois : le GPL aux RIVE 2017 (p.12)
- «Auto : le GPL ne veut pas être l'oublié de la transition énergétique » - Le Figaro (p.13)
- « GPL : plus écolo qu'on ne le croit » - Le Figaro Lifestyle (p.14)
- « Le (vrai) retour du GPL » - Auto Plus (p.17)
- « Dacia : GPL et Duster en approche » - L'argus de l'automobile (p.18)
- « La gamme Dacia passe au GPL » - Auto Plus (p.19)
- « Dacia joue la carte du GPL » - L'automobile & l'entreprise – p.20)
- « Pourquoi Renault décline ses modèles low-cost ai carburant GPL » - Challenges (p.21)
- « Les constructeurs auto prêts à devenir propres en 2040 » - AFP (p.24)
- « Où en est le GPL ? » - Le Dauphiné libéré (p.26)
- « UPS parie sur le GNC, le GPL et le VE » - Le Journal de l'automobile (p.27)
- « Ça gaze pour le propane » - Presse Océan (p.28)
- RMC – scripts : extraits de l'émission « Votre auto » du 9 juillet 2017 (p.29)

## Reportage de Fance 3 pays gardois sur le GPL aux RIVE 2017

Regarder le reportage





## ENTREPRISES

## Auto: le GPL ne veut pas être l'oublié de la transition énergétique

L'État  
taxe le GPL  
à 9 centimes  
seulement.  
Quelque part,  
c'est qu'il  
tient à nous,  
mais il doit  
donner un  
signal clair  
aux  
construc-  
teurs

JOËL PEDESSAC,  
DIRECTEUR GÉNÉRAL  
DU COMITÉ FRANÇAIS  
DU BUTANE  
ET DU PROPANE

GUILLAUME MOLLARET

@Newsdusud  
ALES (GARD)

Elles polluent moins que les voitures carburant à l'essence ou au diesel, leur marché est plus important que celui des voitures électriques, et pourtant... les voitures au GPL peinent à exister dans le débat sur la transition énergétique automobile.

« Nous sommes dans le champ de vision du ministère, mais le ministre de la Transition énergétique, Nicolas Hulot, n'a pas précisément parlé de GPL dans ses récentes déclarations à la radio, regrette Joël Pedessac, directeur général du Comité français du butane et du propane (CFBP), les gaz composant le GPL. C'est vrai que nous ne réduisons pas les émissions de CO<sub>2</sub> de 50 %, mais de 15 à 20 % tout de

même... Surtout, nous avons un réseau de 1700 stations-service dans lequel nous investissons pour que les distributeurs proposent le GPL à la pompe. »

**Incitation fiscale en Italie**

A priori, le choix de ce carburant ne manque pas d'atouts: moins cher que les autres - on le trouvait mercredi à certaines pompes à 0,70 € le litre, contre 1,13 € pour le diesel et 1,28 € pour l'essence -, il offre une autonomie comparable à ces derniers et permet de rouler avec une vignette « Crit'Air 1 » les jours de circulation restreinte en cas de pollution.

En outre, certaines villes proposent des tarifs de parking réduits aux propriétaires de ces véhicules. Las, les ventes ne cessent de s'éroder. Avec un parc de 207 000 voitures roulant au GPL,

la France voit ce marché baisser régulièrement de 11 % par an depuis quatre ans. Ainsi, en 2016, 365 véhicules neufs seulement ont été vendus dans l'Hexagone.

Seules six marques (Alfa Romeo, Citroën, Dacia, Opel, Fiat, et les scooters Piaggio) proposent des modèles roulant au GPL, un mode de carburant qui n'a jamais vraiment décollé en France, contrairement à l'Italie où existe une incitation fiscale.

Interrompue pendant deux ans sur notre marché, la vente de Dacia roulant au GPL a repris seulement début juillet. « Le plus fort de nos ventes a été réalisé en 2010-2011. Nous proposons à nouveau l'ensemble de la gamme, car il y a une demande de renouvellement de la part de nos clients », explique-t-on au sein de la filiale du groupe Renault, qui a mis sur le marché quelque 70 000 véhicules GPL

pour un tarif compris entre le prix d'une voiture roulant au sans-plomb et celui d'une voiture nourrie au gazole.

Optimiste à la suite de son entrevue avec Brune Poirson, secrétaire d'État auprès de Nicolas Hulot, lors des Rencontres internationales du véhicule écologique organisées à Alès (Gard) en milieu de semaine, Joël Pedessac aimerait toutefois que le nom du GPL soit associé à la transition énergétique automobile aux côtés de la voiture électrique (21 700 immatriculations l'an dernier). « L'État taxe le GPL à 9 centimes seulement. Quelque part, c'est qu'il tient à nous, reconnaît le promoteur du butane et du propane, mais il doit donner un signal clair aux constructeurs, ne serait-ce qu'en prononçant clairement le nom du carburant. » ■

# GPL : plus écolo que l'on ne croit

Par  Jules Humbert | Mis à jour le 10/07/2017 à 10:37 / Publié le 07/07/2017 à 18:39



**ÉNERGIE - A l'heure où Nicolas Hulot prône la voiture «verte», le bon vieux GPL apparaît comme une alternative à la fois écologique et économique à l'essence. Mais il reste encore trop peu proposé par les constructeurs.**

Le GPL semblait être tombé dans l'oubli depuis quelques années depuis que la subvention de 2 000 € qui lui était accordée (et qui correspondait au prix de l'installation) avait été supprimée début 2011. Nicolas Hulot vient de lui donner, malgré lui, un coup de projecteur, du moins pour ceux qui connaissent les chiffres. Comparé à l'essence, le GPL produit 97 % de monoxyde de carbone (CO) en moins. La norme actuelle concernant ce polluant est de 1 000 mg/km. Un véhicule GPL se situe à environ 63 mg/km et n'émet de plus aucune particule fine. S'agissant du dioxyde de carbone, le fameux CO<sub>2</sub>, le GPL en rejette 20 % de moins que l'essence, chiffre qui va encore diminuer avec l'arrivée du BIOGPL d'origine renouvelable. Gros avantage pour certains citadins: avec un véhicule converti au GPL, quel que soit son âge, vous serez considéré comme disposant d'une vignette Crit'air 1. Et pourrez donc circuler dans Paris et les autres zones à circulation restreintes comme bon vous semblera.

Le GPL est aussi le carburant le moins onéreux à la pompe avec un prix de 0,72 euros le litre, soit un tarif en moyenne 40% moins élevé que celui de l'essence, et encore 30% moins cher que le gazole. Un véhicule roulant au GPL consomme certes entre 10% et 20% de plus qu'un moteur essence, mais, selon le Comité Français du Butane et du Propane (CFBP), il devrait réduire votre budget carburant d'un bon quart. Question autonomie, un réservoir de GPL est toujours obligatoirement accompagné d'un réservoir à essence, ce qui n'est pas le cas dans de nombreux pays, qui autorisent l'alimentation uniquement au GPL. Pas d'inquiétude non plus pour la distribution, puisqu'en France 1 station-service sur 7 propose du GPL, soit 1750 d'entre elles. Il y a donc rarement plus de 60 km entre deux points de ravitaillement, et donc peu de risque de tomber en panne de carburant. Autre avantage: un véhicule au GPL aura sa carte grise offerte ou gratifiée de 50 % de réduction dans la quasi-totalité de nos régions.

### Risque d'explosion aujourd'hui inexistant



Le risque d'explosion est aujourd'hui inexistant. Pour Joël Pedessac, directeur général du Comité Français du Propane et du Butane «le GPL est comparable au gaz que l'on trouve dans un briquet. Avez-vous peur de mettre un briquet dans votre poche?», «Notre objectif aujourd'hui est que les constructeurs proposent une offre plus importante de véhicules roulant au GPL» explique-t-il. Pour l'instant, peu de constructeurs possèdent en effet des modèles équipés d'installation GPL. Parmi eux, il faut féliciter Fiat, qui a dans sa gamme quelques véhicules équipés. On peut

aussi installer le GPL à la demande. C'est le cas des importateurs de gros SUV et pick-up américains, qui réduisent ainsi le coût de leur consommation gargantuesque. Une exception notable: Dacia a converti 100 % de sa gamme au GPL depuis quelques jours.

Vous pouvez également adapter votre véhicule au GPL pour un coût moyen de 2000 euros. Un nouveau réservoir prendra alors généralement la place de la roue de secours dans votre coffre. Attention tout de même à une chose: si votre voiture ne tolère pas le carburant E10 (en gros les véhicules datant d'avant 2 000), la conversion risque d'être plus compliquée. De même, dans le cas d'une voiture de collection, cette opération n'est pas spécialement recommandée. Elle devient cependant possible si les sièges de soupapes ont été changés pour être compatibles avec le GPL. Dans le cas d'une voiture de sport, il faudra trouver la place pour le réservoir de GPL, ce qui n'est pas évident sur certains modèles particulièrement exigus. Dernier avantage: alors qu'un véhicule électrique nécessite plusieurs heures pour être rechargé, un plein de GPL s'effectue aussi rapidement qu'un plein d'essence.





www.autoplus.fr **1,99 €** **SCOOP AUTO PLUS**

# Auto Plus

## NOUVEAU DACIA DUSTER

# Il arrive!

Le SUV star fait sa révolution P.16

PLUS DYNAMIQUE,  
PLUS SOIGNÉ...

... ET TOUJOURS  
À PRIX RAISONNABLE!

VENDREDI 14 JUILLET  
2017 - N° 1506

**ENQUÊTE EXCLUSIVE**

### LES PRIX EXPLOSENT SUR L'AUTOROUTE

Carburants, alimentation...  
**6x PLUS CHER QU'EN HYPERMARCHÉ!**  
ÉVITEZ LES ABUS

**Nouvelle VW Polo**  
Le premier contact

**ESSAIS COMPARATIFS**  
La 308 restylée face à ses rivales

PEUGEOT ENCORE AU TOP? P.20

**TEST LABO**  
Volumen de coffre  
250 autos vérifiées et comparées

**ACTUALITÉ** P.11  
Le grand retour du GPL 0,75 €/litre!

**OCCESSION** P.46  
Audi A3: le bilan qualité/fiabilité  
Vraiment infaillible?

**Les essais extraordinaires de l'été** **CETTE SEMAINE**  
On a conduit un camion de course

1200 CH  
220 KM/H  
P.36

**DES MESURES UNIQUES EN EUROPE!**

M 01566 - 1506 - F: 1,99 €

## Le (vrai) retour du GPL !

D'accord, ce n'est pas la première fois qu'est annoncé le retour du GPL et que ça se finit mal. Cette fois sera peut-être la bonne, grâce à Dacia.

La route du GPL en France n'a jamais été un long fleuve tranquille. Elle a carrément failli sombrer en 2011 quand l'Etat renia sa parole en stoppant net ses aides fiscales. Depuis, la filière gaz survivait, persuadée que les avantages économiques et environnementaux du GPL finiraient par être reconnus. Cela a permis au moins de maintenir le réseau de 1 750 stations distribuant le carburant. Et les optimistes avaient raison, car l'éclaircie tant attendue est là. Les constructeurs étant contraints par Bruxelles de réduire les émis-

sions polluantes sous peine de fortes amendes, plusieurs ont opté pour le gaz, solution meilleur marché que l'hybridation.

### Vite amorti

Ainsi, après Opel et Fiat, qui ont renouvelé récemment une offre restreinte de modèles (voir encadré), c'est Dacia qui franchit un pas décisif en proposant toute sa gamme au GPL ! Le montage étant réalisé en usine, c'est l'assurance d'un matériel adapté et, bien sûr, le maintien de la garantie constructeur.



## Les gammes se rempliment

- **DACIA.** Tous les modèles sont concernés. Trois moteurs disponibles : TCe 90 (sur Sandero, Logan et MCV), SCe 100 (Lodgy et Dokker), SCe 115 (Duster).
- **ALFA ROMEO.** MiTo 1.4 T-Jet 120.
- **FIAT.** Punto 1.4 de 77 ch ; 500 L et Tipo (4, 5 p. et break) à moteurs 1.4 T-Jet 120.
- **MERCEDES.** Sprinter Combi 316 NGT 37N et S.
- **OPEL.** Karl 1.0 73, Corsa 1.4 90 et Mokka X 1.4 turbo 140.
- A noter que le "mandataire" Elite Auto propose désormais ces modèles au GPL, avec ses gros rabais habituels (-15% à -26%).

Même si une auto consomme plus avec le gaz qu'en essence, à raison de 75 cts le litre à la pompe, l'amortissement sera rapide, puisque Dacia facture l'option de 700 à 800 €. Moins de 25 000 km suffiront, sans compter les bonus : pastille Crit'Air n° 1, exonération totale ou partielle de la carte grise, de la taxe société durant deux ans (pour les moins de 110 g/km de CO<sub>2</sub>), gratuité du stationnement dans la vingtaine de villes ayant adopté le disque vert, etc.

L'ARGENT DE L'AUTOMOBILE EDITION PRO

Pays : France  
Périodicité : Bimensuel



Date : 13 JUIL 17  
Journaliste : E. T.



Page 1/1

**DACIA**

## GPL et Duster en approche

**Dacia a réalisé un mois impeccable en volume : +3,1% d'immatriculations pour une part de 5,6% très proche du cumul (5,7% et +3,9%).** La marque demeure juste stable auprès des particuliers (-0,3%, à 78,3% de son total immatriculé). « Nous avons dû compenser, selon une tactique bien établie, par une forte anticipation de cartes grises aux sociétés, les véhicules étant livrables ces trois prochains mois », souligne ce groupe. Par ce biais, le volume aux entreprises a progressé de 34,9% sur le mois (mais il ne représente que 2,3% du total). La sagesse est de mise en VD, canal qui

**Dacia pourrait seule multiplier par dix le volume de ventes de véhicules GPL en France.**

pointe à 10,2% des ventes de la marque (-9,1%) et sur lequel il n'y a pas d'incitation financière. « Nous avons un portefeuille confortable, supérieur à 4 semaines de livraisons, nous dit le panel. La série spéciale Explorer est demandée, elle génère des délais de livraison jusqu'en novembre. Aucune raison d'aller chercher trop de performances. »

### 700 € l'option

D'autant que deux nouvelles d'importance viennent éclaircir l'horizon : le lancement ce mois de l'option GPL sur toute la gamme et l'annonce de l'arrivée, en décembre, du prochain Duster. L'équipement GPL est proposé en option sur les moteurs TCe 90, SCe 100 et SCe 115. L'option est facturée 700 € TTC (quel que soit le modèle), mais le malus baisse sur les Dokker (113 €, au lieu de

473 €), Lodgy (0 ou 60 €, au lieu de 410 €) et Duster (73 €, au lieu de 860 € TTC). Pour mémoire, il ne s'est vendu que 145 VP au GPL sur les cinq premiers mois de l'année. Dacia pourrait à elle seule multiplier par dix le volume de ventes de véhicules GPL en France. Quant au nouveau Duster, « il est entièrement nouveau, très moderne et va sûrement nous permettre de réaliser des soleils l'an prochain, » s'enthousiasme le panel. ● E. T.

### Prévision juillet

Les carnets de commandes sont pleins : +17%, notamment en raison du succès de la série Explorer. Les portefeuilles garnis de 4 à 5 semaines de livraisons garantissent un atterrissage estival sans encombre.

## La gamme Dacia passe au GPL



### Dacia annonce la commercialisation d'une offre GPL en première monte sur chacun des six modèles de sa gamme.

Il y a du nouveau chez Dacia. Le GPL (gaz de pétrole liquéfié) est désormais disponible sur chacun des six modèles de la gamme. Le constructeur roumain vient en effet d'annoncer la commercialisation d'une offre GPL en première monte sur ses Sandero, Logan, Logan MCV, Duster, Lodgy et Dokker.

Cette offre se porte sur le TCe 90 pour les Sandero, Logan et Logan MCV, sur le SCe 100 pour Lodgy et Dokker et sur le SCe 115 pour le Duster. "Le durcissement des règles de malus et les restrictions dans les grandes villes font du GPL une offre adaptée notamment sur le marché français", explique le groupe Renault.

Les commandes sont ouvertes à partir de ce 4 juillet 2017.

#### Les tarifs des Dacia GPL

Découvrez ci-dessous tous les tarifs des modèles Dacia fonctionnant au GPL.

Logan TCe 90 GPL Ambiance : 10.900€

Logan TCe 90 GPL Lauréate : 12.000€

Logan MCV TCe 90 GPL Silverline : 12.650€

Sandero TCe 90 GPL Ambiance : 11.100€

Sandero TCe 90 GPL Lauréate : 12.200€

Sandero TCe 90 GPL Stepway : 13.420€

Lodgy SCe 100 GPL 5 places Lodgy : 10.850€

Lodgy SCe 100 GPL 5 places Silverline : 12.350€

Lodgy SCe 100 GPL 7 places Silverline : 12.850€

Dokker SCe 100 GPL Dokker : 10.350€

Dokker SCe 100 GPL Silverline : 11.850€

Duster SCe 115 GPL Duster : 12.790€

Duster SCe 115 GPL Silverline : 14.550€

**Mathieu Demeule**

## Dacia joue la carte du GPL

Publié le 5 juillet 2017 par Damien Chalon

Dacia annonce que l'ensemble de ses modèles sont dorénavant proposés en version GPL.



La gamme Dacia se convertit au GPL.

Le **GPL** est de retour chez **Dacia** ! La marque *low cost* de Renault vient d'annoncer que l'ensemble de sa gamme (Logan, Sandero, Logan MCV, Duster, Lodgy et Dokker) était à présent disponible en **GPL en première monte**.

« *Il s'agit d'une proposition simple, éprouvée et abordable, donc d'une solution idéale pour les clients Dacia. Par ailleurs, le durcissement des règles de malus et les restrictions dans les grandes villes font du GPL une offre adaptée, notamment sur le marché français* », explique le constructeur.

Concrètement, les clients peuvent désormais opter, moyennant un surcoût de 700 euros, pour une **Logan TCe 90 GPL** (de 10 900 à 12 000 euros), une **Sandero TCe 90 GPL** (de 11 100 à 13 420 euros), une **Logan MCV TCe GPL** (12 650 euros), un **Lodgy SCe 100 GPL en 5 ou 7 places** (de 10 850 à 12 850 euros), un **Dokker SCe 100 GPL** (de 10 350 à 11 850 euros) ou un **Duster SCe 115 GPL** (de 12 790 à 14 550 euros).

Pour convaincre les acheteurs, Dacia met en avant le **prix réduit à la pompe** (0,74 euro en moyenne le litre en juin), l'**exonération de la TVS pendant deux ans** sur le TCe 90 GPL ou encore la **gratuité voire la réduction de 50 % du coût de la carte grise** dans la plupart des départements.

# Challenge<sup>s</sup>

## Pourquoi Renault décline ses modèles low-cost au carburant GPL

Le 05.07.2017 à 13h28

**Si Dacia renoue avec le GPL, c'est parce que la promesse d'économies à la pompe cadre bien avec son positionnement. Pour Renault, l'enjeu est de compenser l'impact négatif de la baisse des ventes de Diesel sur la moyenne de ses émissions de CO2.**



Pour compenser la baisse des ventes de Diesel qui compte beaucoup pour tenir ses engagements CO2, le Groupe Renault mise sur le carburant alternatif GPL et décline toute sa gamme Dacia en version à bicarburant.

IMAGE © DACIA

C'est fait. Depuis ce 4 juillet 2017, l'intégralité des modèles de la gamme Dacia se dédouble en variante à bicarburant essence et GPL. Le constructeur franco-roumain espère y trouver son compte autant que le consommateur, alléché par le prix du litre de ce gaz carburant affiché à 71 centimes en moyenne.

Les ventes de voitures Diesel chutent inexorablement sur le Vieux Continent. Si l'on en croit le rapport de l'Association des Constructeurs européens d'Automobiles (ACEA), ce type de motorisation ne représente plus que 47 % du marché automobile ouest-européen, à l'issue du premier trimestre 2017 (55 % en 2012). Et encore ! La chute serait plus sévère encore si les entreprises ne continuaient de trouver leur compte dans le Diesel.

On connaît les raisons de ce revirement : une hausse du prix du gazole, un renforcement des normes qui renchérit le prix d'achat, une prise de conscience générale que seuls les gros rouleurs peuvent amortir et justifier l'achat d'un Diesel, la crainte diffuse mais bien réelle que ce type de motorisation sera un jour banni du centre-ville se combinent avec l'amélioration des performances des motorisations à essence et la disparition du Diesel sur les voitures citadines pour convaincre une majorité de particuliers que le temps est venu de carburer de nouveau au super.

## **Le GPL promet un coût au kilomètre équivalent au Diesel**

Cette rupture est l'occasion pour certains automobilistes de se risquer au bizarre. Les plus fortunés goûtent volontiers à la voiture hybride, qu'elle soit rechargeable ou non. Tandis que d'autres se souviennent que le super (SP95 ou SP98) n'est pas le seul carburant que tolère le moteur à essence : moyennant quelques aménagements, il peut être alimenté à l'éthanol E85 ou bien au gaz liquéfié (GPL et GNV).

S'étant fait le fournisseur attitré des automobilistes qui refusent de mettre tout leur argent dans leur voiture, Dacia a trouvé logique de s'intéresser au GPL. Et ce, dès 2008, lorsque le Ministre Borloo instaura une prime de 2.000 euros qui eut pour effet immédiat de faire s'envoler les ventes de modèles à bicarburant GPL (100.000 véhicules en deux ans). En 2010, la Dacia Sandero était de loin la voiture GPL la plus vendue en France, suivie de près par le Dacia Duster. Et puis la suppression du bonus a très vite ramené le niveau de ventes de GPL à peu de chagrin, tandis qu'il se maintenait chez nos voisins européens.

*"En tenant compte de la surconsommation de 20 % induite par le GPL, le prix au kilomètre revient environ 27 % moins cher qu'avec le supercarburant, à égalité avec le gazole", évalue Joël Pedessac, Président du Comité français du Butane et du Propane (CFBP). "Le Gouvernement prélève 10 centimes de taxe sur chaque litre de GPL, contre 60 centimes sur l'essence."*

## **Moins de CO2, de NOx et de particules avec le GPL**

Cerise sur le gâteau, la combustion du GPL est considérée comme plus propre et plus vertueuse que celle du gazole. Le mélange de gaz naturel et de gaz de pétrole liquéfiés dont il est constitué émet lors de sa combustion environ 20 % de CO2 de moins que celle du supercarburant. Le gazole, lui aussi, permet cette économie de CO2, mais sa combustion produit 90 % de plus d'oxydes d'azote (NOx) que le GPL. Lequel produit par nature infiniment moins de particules que l'essence, surtout lorsque celle-ci est injectée directement dans des moteurs fortement suralimentés les plus récents.

En retour, le consommateur supporte le coût du système d'injection de GPL et de son réservoir qui cohabite avec celui d'essence. Chez Dacia, la version à bicarburant essence-GPL coûte au minimum 700 euros de plus que son équivalent essence, à moteur et à équipement égaux (800 euros sur le Duster). Chez Fiat, la familiale compacte Tipo réclame 1.500 euros pour jouir du privilège de rouler au GPL.

Il appartient à chaque automobiliste d'évaluer son kilométrage annuel moyen afin de calculer le seuil d'amortissement du coût de l'installation GPL. Mais le gouvernement fait pencher la balance en faveur de ce carburant alternatif, puisqu'il le Ministère de l'Environnement a décrété que la vignette CRIT'Air numéro 1 (la plus vertueuse après celle réservée aux véhicules électriques) sera attribuée à tout véhicule GPL, quelle que soit l'année de son immatriculation.

## Le GPL, pour tenir ses engagements CO2

Pour le constructeur, l'investissement est minime. Pour commencer, il peut s'adresser à l'un des nombreux spécialistes italiens ou français qui se chargeront d'étudier l'installation GPL sur n'importe quel modèle (c'est Landi Renzo qui équipe les Dacia). *"L'étude d'une installation GPL **ne coûte que le dixième environ d'une hybridation** essence-électrique. Le moteur est le même, le système de dépollution est le même, il faut juste reprogrammer l'injection et greffer un réservoir supplémentaire. Lequel ne coûte rien puisqu'il existe des modèles standardisés"*, certifie Joël Pedessac. Mieux, la technique de l'injection du GPL sous forme liquide est parfaitement maîtrisée depuis des décennies. Plus de 25 millions de véhicules l'emploient dans le monde.

Ensuite, il faut savoir que tous les moteurs à essence déclarés compatibles avec le supercarburant SP95 E10 peuvent fonctionner sans dommage au gaz GPL ou GNV. *"Autrefois on craignait pour la longévité des sièges de soupapes. Mais sur les moteurs modernes prévus dès l'origine pour fonctionner au E10, cet organe a été renforcé. Avec le GPL, il est soumis à des contraintes similaires : à savoir, une température de combustion un peu plus élevée et un carburant moins lubrificateur"*, poursuit Joël Pedessac.

Les constructeurs auraient donc bien tort de se priver d'investir dans le GPL. Car tous les clients qui renoncent au Diesel ne se reportent pas sur une hybride essence-électrique, loin s'en faut : le GPL permet de diminuer les émissions de CO2 à moindre coût, pour le consommateur comme pour le constructeur.



06/07/2017 17:15:35

## Les constructeurs auto prêts à devenir propres en 2040

Les constructeurs automobiles se disent prêts à relever le défi de la fin des voitures diesel et essence en France d'ici 2040 mais comptent sur l'Etat pour soutenir cette mutation, en aidant par exemple au déploiement de prises de recharge pour véhicules électriques.

"C'est très positif. Les constructeurs français sont déjà dans cette dynamique d'électrification" de leurs véhicules, assure le directeur de la communication du Comité des constructeurs français d'automobiles (CCFA), François Roudier.

La voiture électrique à 20.000 euros, "on y arrive, mais c'est un sacré challenge technique", souligne-t-il.

Le ministre de la Transition écologique et solidaire, Nicolas Hulot, a promis jeudi que plus aucune voiture diesel ou essence ne serait vendue en France d'ici 2040, un objectif "lourd", notamment pour les constructeurs.

"Nos propres constructeurs (automobiles) ont dans leurs cartons de quoi alimenter et incarner cette promesse", a-t-il assuré.

Renault a récemment quasi-doublé l'autonomie de sa Zoé, passant de 240 à 400 kilomètres. De son côté, PSA a promis que 80% de ses modèles seront disponibles en motorisation électrique à horizon 2023, et doit sortir, entre 2019 et 2021, 5 modèles électriques et 7 modèles hybrides.

La trajectoire fixée à 2040 répond à la "notion d'investissement sur les chaînes de production des constructeurs, pour orienter leurs investissements", commente Marie Castelli, secrétaire générale de l'Association nationale pour le développement de la mobilité électrique (Avere-France).

"On a des besoins de visibilité. (...) C'est très important, pour investir ou désinvestir", ajoute Joël Pédessac, directeur général du Comité Français du Butane et du Propane (CFBP), organisation professionnelle de la filière des Gaz de pétrole liquéfiés (GPL).

Cette annonce "est surtout un message à destination des industriels, pour leur dire +bougez-vous+", estime-t-il.

La barre des 100.000 véhicules électriques en circulation dans l'Hexagone a été passée cette année, alors qu'on n'en comptait que 980 en 2010. Côté GPL, le parc est de 200.000 véhicules.



Les professionnels du secteur insistent néanmoins sur la nécessité d'un soutien des pouvoirs publics au développement des infrastructures, et notamment au déploiement de bornes de recharges pour les véhicules électriques.

"Il faut qu'on ait la capacité de recharger un véhicule électrique ou hybride rechargeable aussi bien qu'un véhicule essence ou diesel", insiste François Roudier.

Pour les constructeurs, si la transition vers des véhicules propres "ne réussit pas, ça ne sera pas un problème technique chez nous, mais un problème dans le soutien à l'infrastructure. Les gens n'achèteront pas d'électrique parce qu'il n'est pas possible de le recharger".

La France compte près de 5.300 stations de recharge électriques ouvertes au public, soit près de 16.000 points de recharge. On compte également 62.000 points installés dans les sites des entreprises, et 44.000 chez les particuliers.

Nicolas Hulot a également proposé la création d'une prime, dont le montant n'a pas été précisé, pour aider les ménages modestes à acquérir des véhicules plus propres, neufs ou d'occasion, en mettant à la casse un véhicule diesel d'avant 1997 ou essence d'avant 2001.

Un "bon dispositif", selon Marie Castelli, qui estime toutefois que, "si on veut vraiment inciter à la reconversion du parc, le curseur est placé trop bas au niveau de l'âge des véhicules éligibles".

Pour elle, il est indispensable que cette prime s'applique à l'achat d'un véhicule électrique d'occasion.

Les premières Renault Zoé (sortie en 2012) et Nissan Leaf (2011) commencent à être proposées en seconde main, au rythme de 500 unités par mois, un nombre qui a triplé en trois ans. L'Avere-France a relevé 4.000 transactions dans l'Hexagone l'année dernière, soit 0,07% des 5,6 millions de voitures d'occasion.



## Où en est le GPL ?

Trois questions à Joël Pedessac, directeur général du Comité français du butane et du propane.

n Après des incitations fiscales alléchantes de 2009 à 2011, que fait l'État pour favoriser le développement de la filière ?

- Le GPL fait partie des solutions promues par l'État pour encourager son développement. Il bénéficie d'une fiscalité réduite et propose un prix à la pompe à 0,7 €/litre en moyenne et d'exonération de taxe sur les véhicules de société ou de TVA sur les achats carburants pour les entreprises. Les régions, dont Auvergne Rhône-Alpes, accordent le certificat d'immatriculation gratuitement pour les véhicules GPL. De plus en plus de villes offrent 1h30 à 2h de stationnement gratuit. Et bien sûr, l'État a classé tous les véhicules GPL en Crit'air 1, ce qui leur donne des conditions préférentielles de stationnement et de circulation.

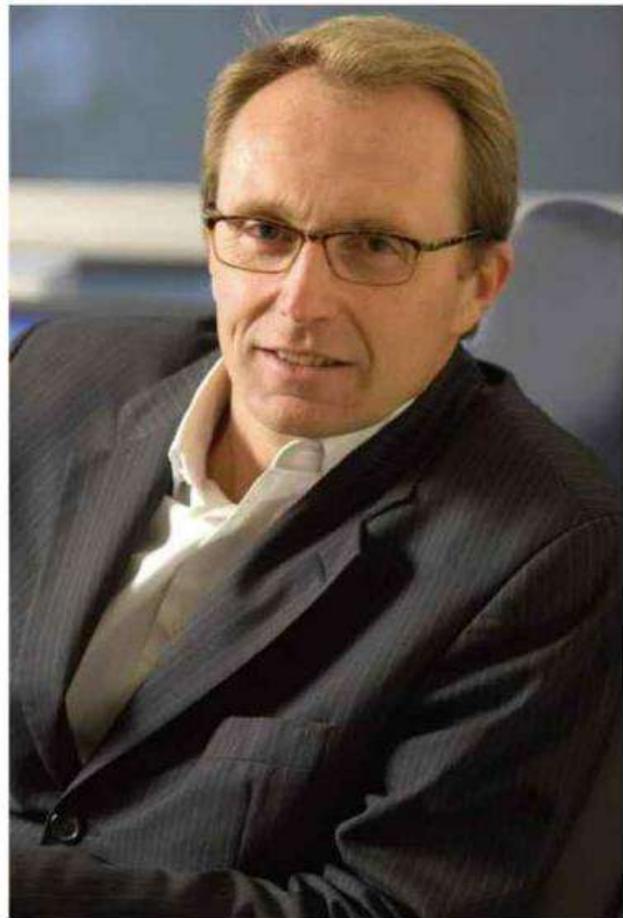
n L'obtention de cette qualification en vignette Crit'air 1 est-elle un accélérateur ?

- Oui parce que les automobilistes qui n'ont pas les moyens d'acheter un véhicule neuf pour pouvoir continuer à circuler dans les villes peuvent acheter un véhicule d'occasion et le faire équiper. Il bénéficiera ainsi de la vignette Crit'air 1 et pourra continuer à circuler même dans les périodes de circulation restreinte.

n Quel est le coût d'une transformation et quelle est l'économie réalisée ?

- Environ 80 % des véhicules GPL qui roulent dans le monde ont été équipés au GPL après achat. En France, le coût d'un équipement va de 1500 € à 3000 € TTC et comprend la réalisation des déclarations administratives par l'installateur. Après transformation, l'économie annuelle en carburant est de 27%, sans compter les avantages comme le certificat d'immatriculation ou le stationnement dans certaines villes. Et le GPL émet jusqu'à

20 % de CO2 en moins avec une réduction significative des principaux polluants.





## UPS parie sur le GNC, le GPL et le VE



Le groupe logistique américain a décidé qu'un véhicule neuf sur quatre qu'il achètera tous les ans d'ici 2020 sera un modèle à carburant alternatif, donc un véhicule GNC, GPL ou encore un VE.

UPS va exploiter une flotte toujours plus "verte". Dans son dernier rapport sur ses initiatives en matière de développement durable, le groupe logistique américain annonce qu'il ambitionne de réduire les émissions de gaz à effet de serre de ses opérations terrestres mondiales de 12% d'ici à 2025, un objectif qui passera par un recours toujours plus massif à des véhicules exploitant des carburants alternatifs, qu'il s'agisse de gaz naturel comprimé (GNC), de gaz de pétrole liquéfié (GPL) ou d'électricité (hybrides et VE). Le groupe a prévu qu'un véhicule neuf sur quatre qu'il achètera tous les ans d'ici 2020 sera un modèle à carburant alternatif et équipé de technologies avancées (16% en 2016).



## Loire-Atlantique

**ENVIRONNEMENT.** L'installation des réseaux de propane en pleine croissance

# Ça gaze pour le propane

En Loire-Atlantique, les chiffres de vente sont à la hausse. Une énergie moins polluante que le fioul.

### » Multiples usages

Chauffer une maison ou la serre d'un maraîcher, produire de l'eau chaude, cuisiner... Tout comme le gaz naturel, les usages du gaz propane sont multiples pour les particuliers comme les professionnels. « *Ce sont les molécules qui les différencient, le gaz naturel contenant du méthane* », distingue Joël Pédessac, directeur général du Comité français butane propane.

### » Communes rurales

Outre la fameuse bouteille de gaz, « *depuis 2001, le propane peut se distribuer en réseau canalisé à la demande des mairies* » par des distributeurs tels que Butagaz, Antargaz, ou Primagaz. Avec une hausse de 72 % des ventes de propane qui s'élèvent à 585 tonnes en 2016, la Loire-Atlantique



Les usages du gaz propane sont multiples. Photo archives PO

présente un intérêt grandissant pour l'installation des réseaux de propane. C'est surtout le cas dans les com-

munes rurales, qui ont peu de chance d'être un jour reliées au gaz naturel. « *Actuellement, 119 sur 212 com-*

*munes du département sont desservies en gaz naturel. Cela signifie que près d'une commune sur deux peut être intéressée par le gaz propane en réseau à la place du fioul par exemple. Ou en cas de rénovation d'un vieil immeuble, la chaudière électrique sera remplacée par une individuelle au propane. C'est une énergie moins polluante que le fioul et moins chère que l'électricité, explique le directeur. Le prix du propane en réseau est actuellement de 7 centimes/kWh mais ce n'est pas constant.* »

### » Indépendance

Chaque commune qui opte pour le propane est « *indépendante. Il n'y a pas besoin de grosses infrastructures pour installer la citerne* », avance le directeur général. C'est le fournisseur qui investit pour la mise en place du réseau, « *en passant un contrat de délégation de service public, de la même manière que pour le gaz de ville* ».

Linda Marteau

**RMC**  
**Emission : Votre auto**

Script :

François SOREL, Présentateur 1 : Pierre-Martin, on parlait, il y a un instant, d'électrique et d'hybride....

Jean-Luc MOREAU, Présentateur 2 : Oui, on a dit qu'on allait vous poser la question : est-ce qu'il y aura une 500 hybride ou électrique bientôt ?

Pierre-Martin BOS, Directeur de la marque Fiat : Alors, c'est vrai que dans le groupe, la technologie est prête puisqu'on utilise sur notre véhicule, que ce soit l'électrique d'ailleurs puisque je pense que certaines personnes savent qu'en Californie, on a la 500 électrique.

Jean-Luc MOREAU : Oui, mais vous n'avez pas le choix, c'est la réglementation qui l'impose là-bas.

Pierre-Martin BOS : Oui, tout à fait. Mais c'est vrai aussi que la technologie existe, qu'on la maîtrise. Nous, je rappelle juste que sur la 500, on a aujourd'hui un moteur essence qui fait 88 grammes par kilomètre de CO2, on est quand même sur des niveaux extrêmement bas. Bien sûr, il va y avoir des évolutions dans le temps. Ensuite, vous dire précisément quand est-ce qu'on arrivera sur de l'hybride ou sur de l'électrique, c'est encore un peu tôt pour vous le dire. En revanche, vous parlez de GPL ou de GNV précédemment avec l'annonce de Nicolas Hulot, nous, sur cette technologie-là, on est déjà prêt. Donc, c'est là-dessus qu'on mise aujourd'hui et puis très rapidement...

Jean-Luc MOREAU : Donc, de la 500 GPL peut-être bientôt alors ?

Pierre-Martin BOS : La 500 GPL existe. Aujourd'hui, c'est vrai que...

Jean-Luc MOREAU : Elle existe en Italie.

Pierre-Martin BOS : Voilà, tout à fait. Mais je dirais que si elle est homologuée en Italie, elle pourrait être homologuée en France...

François SOREL : Donc, vous pourriez la distribuer en France ?

Pierre-Martin BOS : On peut la distribuer en France. Aujourd'hui, le GPL, il y a un réseau de stations très ample de 1 700, je crois, donc on peut tout à fait rouler au GPL tous les jours. Dacia...

Jean-Luc MOREAU : Alors, on aurait annoncé cette semaine qu'il ressortira toute la gamme au GPL donc profitez de l'antenne pour nous le dire, Pierre-Martin. Donc, elle arrive quand cette 500 GPL ?

Pierre-Martin BOS : Écoutez, d'ici la fin de l'année, de nouveau, si on voit une possibilité, on sera ravi de l'importer et d'ailleurs, je peux même vous promettre qu'on le fera.

Jean-Luc MOREAU : Super, ça, c'est génial.

François SOREL : C'est un petit scoop.

Jean-Luc MOREAU : Et ceux qui ne veulent pas acheter une GPL, François Allain, combien ça vaut une vieille 500 ? Est-ce qu'on trouve déjà des sympas encore ou est-ce qu'il faut acheter une poubelle et la restaurer ?

François ALLAIN, Présentateur de Vintage Mecanic : Alors, il y a les deux cas de figure, c'est-à-dire qu'effectivement : soit on a la chance d'en trouver une ancienne à restaurer mais attention, il y a souvent beaucoup de travail. Alors, par contre, en échange, il y a un très gros avantage sur les Fiat 500, c'est que pratiquement toutes les pièces sont disponibles, qui n'est pas du tout le cas de toutes les voitures anciennes, vous le savez bien mon cher Jean-Luc.

Jean-Luc MOREAU : Oui.

François ALLAIN : Donc, voilà. Ça, c'est quand même un gros gros plus, c'est-à-dire qu'effectivement, même si on part d'une base très fatiguée, on peut avec du temps et de l'argent se la construire quasiment puisque pratiquement tout est disponible, ce qui est quand même notable. Maintenant...

Jean-Luc MOREAU : Un bel exemplaire, oui, c'est quoi, 9 000, 10 000 euros ?

François ALLAIN : Oui.

François SOREL : C'est dingue.

François ALLAIN : C'est ça, on démarre dans ces prix-là, ça peut même aller beaucoup plus haut pour des voitures beaucoup plus rares. Il y a eu plein de dérivés, il y a eu des versions de plage, il y a eu les



versions à barque, etc. Il y a beaucoup de répliques aujourd'hui sur le marché, donc là, on ne va pas rentrer dans le débat...

François SOREL : Et les premières avaient des sièges en rotin, je crois, non ?

Jean-Luc MOREAU : Non, c'était les versions de plage.

François SOREL : C'était ça la version de plage.

François ALLAIN : Absolument, et ça, c'est juste sublimissime, elles valent très très cher et les répliques valent aussi un peu d'argent parce que ça vaut de l'argent à fabriquer. Je signale au passage parce que c'est vrai que j'ai écouté avec attention toute la séquence sur les voitures électriques, il y a une petite entreprise des Yvelines qui est en train de bosser, qui a proposé une Fiat 500 rétro, une Fiat 500 des années 60, électrique, et ça pourrait presque faire l'objet d'une future émission les amis parce que je pense que les voitures électriques...

François SOREL : On peut électrifier ?

François ALLAIN : ... dans le domaine de la voiture ancienne qui est en train de se développer. Il y a déjà une Méhari électrique.

Jean-Luc MOREAU : Oui, il y a la 2CV électrique aussi.

François SOREL : François, ce que je vous propose, c'est que vous veniez très bientôt, on reparlera de tout ça tranquillement.

François ALLAIN : Eh bien, avec plaisir.

Jean-Luc MOREAU : Voilà, les rétros électriques.

François SOREL : À bientôt, merci. François Allain et Pierre-Martin Bos, directeur de la marque Fiat.

FIN



**RMC**  
**Emission : Votre auto**

Script :

Jean-Luc MOREAU, Présentateur 1 : C'était un peu logique, pourtant.

François SOREL, Présentateur 2 : Oui, c'est vrai, tiens, puisque justement, on parle d'écologie, ça sera le cas tout à l'heure puisqu'on reviendra sur l'annonce de Nicolas Hulot de cette semaine, ministre de la Transition écologique, qui a annoncé que, au plus tard en 2040, on arrêterait les moteurs thermiques dans les véhicules. C'est quand même une sacrée annonce.

Jean-Luc MOREAU : Il n'a pas dit le moteur thermique, si on reprend sa phrase, il a dit le moteur essence et diesel.

François SOREL : Essence et diesel.

Jean-Luc MOREAU : Quid du gaz, par exemple, puisqu'on peut très bien brûler du gaz...

François SOREL : Un moteur à gaz est un moteur thermique.

Jean-Luc MOREAU : Voilà, et c'est une bonne solution, ça ne pollue pas beaucoup.

François SOREL : Oui, même le GPL, c'est une bonne solution, d'ailleurs, cette semaine, tiens, Dacia vient de présenter : toute sa gamme est de nouveau dispo au GPL. Donc, si vous voulez faire de bonnes affaires, voilà.

Jean-Luc MOREAU : On a des aides ou pas ?

François SOREL : Non, il n'y a pas d'aide, il n'y a plus d'aide dans la version GPL alors qu'avant, il y avait 5 000 euros, je crois.

Jean-Luc MOREAU : Non, 2 000.

François SOREL : C'était 2 000 ?

Jean-Luc MOREAU : 2 000.

François SOREL : Voilà, vous savez tout.

FIN