

SOMMAIRE

1- STATISTIQUES

- 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

Pages 1-5

1 STATISTIQUES (octobre 2017)

► DONNÉES CLIMATIQUES

	Oct 2016	Oct 2017	Variation 2017/2016
Température moyenne	12,1 °C	14,5 °C	+2,4 °C
Nombre de jours ouverts	21	22	+ 1
Degrés-jours du mois	155,9	87,9	- 43,6 %
Coefficient de rigueur	1,2	0,7	-41,6%
Degrés-jours cumulés	1340,1	1235,6	- 7,8 %

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

2- ACTUALITÉS

Pages 6-7

- Mobilité : Propositions portées pour le développement du GPL (p.6)

3- AGENDA

Page 8

4 - DANS LES MÉDIAS ! Pages 9-23

- « GPL : l'auto propre des petits budgets » - L'Est Républicain – édition Belfort (p.10)
- « GPL : idées reçues et vraies infos » - L'Est Républicain – édition Belfort (p.12)
- « Temps fort : questions à M.Rovigo, Directeur de l'Optymo (à propos du GPL) » - L'Est Républicain – édition Montbéliard (p.14)
- ITW de Joël Pedessac sur RMC – Émission « Les Experts » (p.15)
- ITW de Joël Pedessac sur Sud Radio – Émission « Ça roule » (p.17)
- « La filière du Gaz voit la vie en vert » - Froid News (p.23)

► Chiffres-clés des GPL pour octobre 2017

- > Total Ventes « vrac » sept. 2017 vs sept. 2016 : - 0,7 %
- > Total Ventes « conditionné » sept. 2017 vs sept. 2016 : 0,8 %
- > Total Ventes « GPL carburant stations » sept. 2017 vs sept. 2016 : -7,9 %



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

	MOIS			CUMUL ANNÉE		
	Oct. 2017	Oct. 2016	Variation	Oct. 2017	Oct. 2016	Variation
BUTANE						
conditionné	18 982	19 754	-3,9%	194 242	200 653	-3,2%
vrac	4 385	4 362	0,5%	25 816	30 310	-14,8%
s/total Butane	23 367	24 116	-3,1%	220 058	230 963	-4,7%
PROPANE						
conditionné	8 969	8 948	0,2%	101 882	101 694	0,2%
Condi/carburant	5 808	5 318	9,2%	51 246	50 390	1,7%
s/total conditionné	14 777	14 266	3,6%	153 128	152 084	0,7%
Vrac carburant	2 864	2 680	6,9%	25 328	25 328	
Vrac 0/6 T	35 221	42 162	-16,5%	427 724	426 450	0,3%
Vrac 6/12 T	10 043	10 535	-4,7%	94 977	96 404	-1,5%
Vrac 12/80 T	24 847	23 531	5,6%	164 398	158 504	3,7%
Vrac 0/80 T	70 111	76 228	-8,0%	687 099	681 358	0,8%
Vrac > 80 T	35 773	31 994	11,8%	194 356	182 641	6,4%
Réseau canalisé	4 317	2 999	43,9%	55 083	43 419	26,9%
Sous-total vrac	113 065	113 901	-0,7%	961 866	932 746	3,1%
Sous-total propane	127 842	128 167	-0,3%	1 114 994	1 084 830	2,8%
GPLc / Stations	5 022	5 453	-7,9%	53 830	60 961	-11,7%
Total conditionné	33 759	34 020	-0,8%	347 370	352 737	-1,5%
Total vrac	117 450	118 263	-0,7%	987 682	963 056	2,6%
TOTAL	156 231	157 736	-1,0%	1 388 882	1 376 754	0,9%
Dont carburant	13 694	13 451	1,8%	130 404	136 679	-4,6%

► INSTALLATIONS NEUVES GAZ PROPANE – octobre 2017

RÉGIONS	MOIS			CUMUL ANNÉE		
	Octobre 2017	Octobre 2016	variation	Octobre 2017	Octobre 2016	variation
Bretagne	49	43	+ 14%	278	265	+ 5%
Centre	39	22	+ 77%	261	214	+ 22%
Corse	4	30	+ 0%	21	127	- 83%
Ile de France	16	15	+ 7%	126	133	- 5%
Pays de Loire	54	67	- 19%	400	544	- 26%
Provence Alpes Côte d'Azur	61	16	+ 281%	176	241	- 27%
Auvergne-Rhône Alpes	207	123	+ 68%	1294	1225	+ 6%
Hauts de France	48	39	+ 23%	278	313	- 11%
Grand Est	34	26	+ 31%	227	235	- 3%
Occitanie	34	37	- 8%	390	337	+ 16%
Normandie	61	37	+ 65%	347	350	- 1%
Nouvelle Aquitaine	100	73	+ 37%	526	484	+ 9%
Bourgogne-Franche-Comté	46	35	+ 31%	265	296	- 10%
TOTAL	753	563	+ 34%	4589	4764	- 4%

Source : Qualigaz

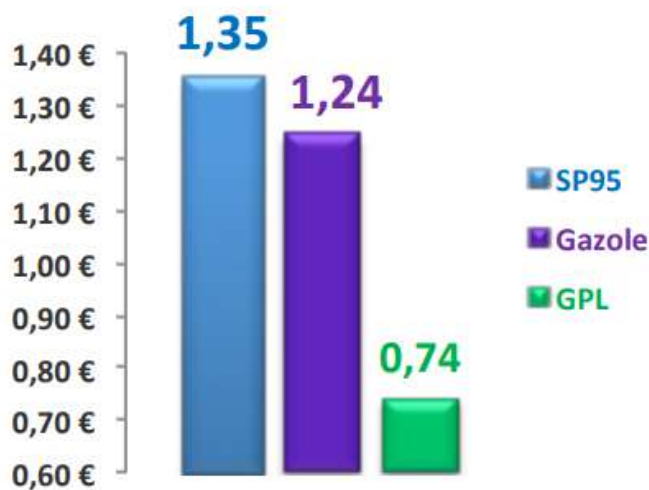
► VENTES DE VÉHICULES PARTICULIERS NEUFS EN FRANCE PAR ÉNERGIE

Octobre 2017

Énergies	Octobre				Cumul à fin Octobre 2017			
	2017	2016	variation	PDM	2017	2016	variation	PDM
Gazole	80 918	78 211	3,5%	45,8%	826 364	867 568	-4,7%	47,6%
Essence	85 793	70 295	22,0%	48,6%	824 131	725 154	13,6%	47,4%
GPL	140	20	600,0%	0,1%	498	251	98,4%	0,0%
Hybride	7 773	5 006	55,3%	4,4%	65 138	46 091	41,3%	3,7%
Électrique	1 748	1 543	13,3%	1,0%	20 511	17 634	16,3%	1,2%
Superéthanol	91	88	3,4%	0,1%	577	863	-33,1%	0,0%
GNV	16	29	-44,8%	0,0%	104	77	35,1%	0,0%
Autres	13		0,0%	0,0%	42	2	20	0,0%
TOTAL	176 492	155 192	13,7%	100,0%	1 737 365	1 657 640	4,8%	100,0%

Source : 3A

► BAROMÈTRE MENSUEL DU GPL CARBURANT : moyenne octobre 2017



Source : [site du Ministère de la Transition écologique et solidaire](http://site.du.Ministère.de.la.Transition.écologique.et.solidaire)

► CONNEXIONS AU SITE cfbp.fr

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

	Juillet 2017	Août 2017	Septembre	Octobre
Nombre total de visites sur le site	23 739	24 841	24 651	25 460
Top 5 des points d'entrée sur le site				
Accueil	33,7 %	39,4%	38,7 %	4.1%
Carte stations GPL/CFBP	18,4 %	17,8%	13,3 %	13.3%
Caractéristiques générales des GPL	4,8 %	4,1%	5,4 %	6.3%
Réseau des stations	2,7 %	2,7%	-	-
Offres véhicules neufs	3,3 %	-	2,9 %	-
Équipement d'un véhicule neuf	-	-	-	2.6%
Conseils et informations	-	2.2%	2,6 %	2.7%

Mobilité

Propositions portées pour développement le GPL



Pour répondre aux objectifs climatiques et sanitaires fixés par la loi de transition énergétique et le plan climat, la France élabore ou révisé actuellement une série de stratégies et plans pour réduire les émissions de CO₂ et de polluants atmosphériques dans le secteur des transports.

Au niveau national :

Les pouvoirs publics conduisent les travaux de deux outils de pilotage de la politique énergétique pour définir une mobilité plus propre pour tous, atteindre la neutralité carbone en 2050 et améliorer la qualité de l'air : les Assises de la mobilité et la Programmation pluriannuelle de l'énergie.

Dans ce cadre, le CFBP porte plusieurs propositions pour développer le GPL.

À l'heure où on s'interroge sur le développement et le financement de technologies et de filières de carburants alternatifs, la solution GPL est disponible et apporte déjà une réponse aux objectifs poursuivis par l'État.

L'enjeu n'est pas seulement technologique : il s'agit de développer l'utilisation de véhicules à énergie alternative par les automobilistes, et ce dans un contexte de restrictions budgétaires.

Le GPL répond dès à présent au double objectif du Plan Climat : contribuer à la lutte contre le changement climatique & rendre une mobilité durable accessible à tous.

Développer le GPL ne représente donc pas d'engagements financiers significatifs pour les pouvoirs publics.

De plus, le réseau est prêt à accueillir du BioGPL sans aucune modification ni investissement supplémentaire.

Propositions :

- Capitaliser sur les solutions alternatives existantes
- Communiquer sur l'ensemble des solutions alternatives pour informer le citoyen sur les différentes alternatives disponibles en fonction de leurs moyens financiers et besoins de mobilité
- Mise en place d'une incitation à l'achat : sous forme de bonus (500€) ou bonus CO₂ dans le barème bonus/malus (réduction de 5 à 10g pour les véhicules gaz)
- Mise en place d'une incitation à la conversion des véhicules essence (250€)
- Fiscalité : figer la TICPE du GPL à la valeur de 2018 pour garantir la compétitivité du GPL & maintenir une fiscalité réduite pour le GPL et de l'écart avec les carburants conventionnels
- Lever les messages anxiogènes relatifs à la sécurité : demander aux collectivités territoriales, compétentes en matière de stationnement, de faire retirer les panneaux « Interdit au GPL » qui subsistent encore dans certains parkings publics, alors que ceux-ci n'ont plus lieu d'être depuis 2006.

Pour mémoire :

- **Les Assises nationales de la mobilité** ont pour objectif d'identifier les besoins et les attentes prioritaires de tous les citoyens dans leurs déplacements. L'objectif est la construction d'une nouvelle politique publique des mobilités pour « tirer le meilleur parti des innovations, résoudre la problématique des financements et favoriser la transition écologique ». Elles se déroulent de septembre à décembre 2017 et aboutiront à une loi d'orientation mobilité au premier semestre 2018.
- **La Programmation Pluriannuelle de l'énergie** définit sur une période de 5 ans (2019 – 2023) les orientations et priorités d'action des pouvoirs publics pour la gestion de l'ensemble des formes d'énergie sur le territoire métropolitain continental, afin d'atteindre les objectifs de la politique énergétique.

Aux niveaux régional et local :

Ces travaux se déroulent en parallèle du développement de stratégies et mesures menées aux niveaux régional et local : schémas régionaux climat, air énergie ; plan de protection de l'atmosphère ; plan climat territoriaux ; plan de feuille de route qualité de l'air...

Le CFBP rencontre les représentants des conseils régionaux et grandes métropoles et porte les mesures suivantes :

- Mise en place des mesures de stationnement et de circulation privilégiées pour les véhicules GPL (notamment dans le cadre des Zones à circulation restreinte et du système Crit'Air).
- Mise en place de programmes de conversion au GPL de flottes de véhicules essence publiques et/ou privées
- Mise en place d'un bonus d'aide à l'acquisition de véhicules GPL
- Exonération ou réduction de la taxe des véhicules polluants après équipement d'un véhicule essence au GPL
- Lever les messages anxiogènes relatifs à la sécurité : demander aux collectivités territoriales, compétentes en matière de stationnement, de faire retirer les panneaux « Interdit au GPL » qui subsistent encore dans certains parkings publics, alors que ceux-ci n'ont plus lieu d'être depuis 2006.
- Exonération ou maintien de l'exonération de la taxe d'immatriculation des véhicules GPL

e.coquin@cfbp.fr

Conférence Argus European LPG Markets

5 décembre 2017

Argus European LPG Markets 2017 4 - 6 December | London, UK



Le 5 décembre, Emilie Coquin interviendra à Londres lors de l'*Argus European LPG Markets* sur le sujet suivant « Market Evolution: French LPG Market ».

Il y évoquera l'évolution du marché du GPL combustible dans le contexte de la transition énergétique, le développement du GPL comme solution de mobilité alternative ainsi que le développement du BioGPL en France.

Envie d'en savoir davantage ? [Consultez le programme des interventions](#) !



4 DANS LES MÉDIAS !

- « GPL : l'auto propre des petits budgets » - L'Est Républicain – édition Belfort (p.10)
- « GPL : idées reçues et vraies infos » - L'Est Républicain – édition Belfort (p.12)
- « Temps fort : questions à M.Rovigo, Directeur de l'Optymo (à propos du GPL) » - L'Est Républicain – édition Montbéliard (p.14)
- ITW de Joël Pedessac sur RMC – Émission « Les Experts » (p.15)
- ITW de Joël Pedessac sur Sud Radio – Émission « Ça roule » (p.17)
- « La filière du Gaz voit la vie en vert » - Froid News (p.23)

**TEMPS FORT****AIRE URBAINNE****TERRITOIRE DE BELFORT** Testé pour vous

GPL : l'auto propre des petits budgets

On peut avoir envie de rouler propre sans disposer du budget nécessaire à l'achat d'un véhicule hybride. Technologie injustement méconnue, le GPL reste une alternative crédible. Et économique.

Dix-huit euros pour 400 km. C'est mon budget carburant moyen depuis que je suis passé au GPL. Et je flatte ma corde écologique en arborant la vignette "Crit'air 1", qui me donne le droit de circuler en tout temps et en tout lieu (Paris et Grenoble compris), au même titre que les voitures hybrides.

Prix d'achat ? 3000 euros pour une Citroën C3 certes pas neuve mais en bon état. Environ dix fois moins que le prix du ticket d'entrée au club des hybrides à niveau de gamme équivalent. Deuxième cerise sur le même gâteau : la carte grise gratuite réservée aux voitures propres m'a fait économiser 215 euros.

Où acheter ?

À la conduite, on ne sent aucune différence entre l'essence et le gaz. Les 110 CV du moteur sont tous présents. La consommation est peut-être légèrement plus élevée (de l'ordre d'un demi-litre aux 100 km), mais la différence de prix du litre fait beaucoup mieux que compenser.

Bref, rouler avec un véhicule plus économe à l'usage qu'un diesel, aussi peu polluant qu'un hybride et sans investir le prix d'une berline de luxe, c'est possible. Pourtant, à l'inverse de l'Italie, de l'Allemagne ou de la Pologne, le GPL ne s'est jamais réellement implanté en France.

Où acheter une voiture neuve ? Il fut un temps où Renault ou Peugeot proposaient des modèles GPL. Encore s'agissait-il de kits installés après la construction de la voiture par des sous-traitants. Aujourd'hui, seule Dacia, la marque low-cost du groupe Renault en propose encore. Fiat a des modèles à son catalogue... italien. La société grenobloise Borel (qui dispose d'un représentant à Mulhouse) propose une assez large gamme de voitures neuves "gépéélisées" par ses soins. Le prix de ces autos est généralement le même que celui du modèle essence en concession.

« Je vends du GPL tous les jours, je n'imagine pas ce carburant disparaître. »
Le pompiste, station Total des Glacis

Le marché de l'occasion est relativement confidentiel, mais on y trouve des pépites. Cette semaine, on dénichait neuf voitures au GPL dans le Territoire de Belfort sur le plus connu des sites d'annonces. De 2800 € pour une Mercedes 300 de vingt ans et 240 000 km (mais pour le prix, 260 CV et des sièges en cuir) à 17 700 € pour un monstrueux pick-up américain. Entre les deux, une Clio à 4000 € ou une Dacia Sandero récente à 3300 €.

Reste la possibilité de faire transformer la plupart des voitures à essence (même pas neuves) en bi-carburant. Prévoir un budget de 2000 à 4000 €. Hélas, les installateurs se font rares (nous n'en avons pas trouvé dans l'Aire urbaine, mais deux à Mulhouse et un à Besançon).

Prime à la casse

Au 1^{er} janvier 2018, la prime à la casse (500 à 1000 euros pour la mise au rebut d'une voiture polluante, qui passent à 2000 € pour les ménages non-imposables) est étendue aux véhicules "qui répondent aux critères de la vignette Crit'Air 1". Aubaine : tous les GPL le sont, quel que soit leur âge. Belle occasion de réduire son budget carburant tout en faisant un geste pour la planète. Au moins en attendant que le marché de l'hybride d'occasion devienne mature.

Pascal LAINÉ



Quel que soit leur âge, les véhicules **GPL** ont droit à la vignette Crit'air 1. En effet, le GPL rejette du CO₂ (20 % de moins que l'essence) mais ni oxydes d'azote (NOx) ni microparticules. Photo Pascal LAINE

Ne pas confondre GPL et GNV

Le GPL (ou GPLc) pour gaz de pétrole liquéfié carburant est un mélange de butane et de propane. Sous-produit du raffinage du pétrole, il est stocké sous forme liquide dans des citernes et voyage dans des camions. C'est aussi sous forme liquide qu'il passe de la citerne au véhicule. La pression dans le réservoir est de l'ordre de 7 bars.

Le GNV, pour gaz naturel véhicules est du méthane. Identique à celui qui alimente chauffages et gazinières il est distribué sous forme gazeuse par le même réseau. Il doit être compressé pour passer du réseau au véhicule. La pression dans le réservoir est de 200 à 300 bars. Les deux technologies sont incompatibles.



Le traditionnel pistolet est remplacé par une baïonnette hermétique dont le maniement est très vite assimilé. Photo P.L.

REPÈRES

70 centimes le litre

1646 stations vendent du GPL en France, 426 sont ouvertes 24h/24, sept jours sur sept.

74,6 cts le litre en moyenne en France, (moins de 70 cts le litre en ville, mais 85 cts sur les autoroutes).

0,47 % du parc

32 074 202 véhicules particuliers immatriculés en France en juin 2017, dont :

Propres (Crit'Air 0 et 1) :

153 985 au GPL (-4,9 % par rapport à l'année précédente, 72 000 de moins que six ans auparavant).

225 939 hybrides essence (+27,5 %).

59 191 hybrides diesels (+10,6 %).

63 020 électriques (+47,1 %).

Aux énergies traditionnelles (Crit'Air 2 à 5).

9 388 440 voitures au sans-plomb (-0,02 %).

22 178 720 diesels (-1,4 %).

**IDÉES REÇUES ET VRAIES INFOS**

Le panneau d'interdiction à l'entrée des parkings est obsolète depuis 2006. Photo P.L.

**Faute de station, je risque de tomber en panne sèche**

Faux.- La France compte un peu plus de 1 600 stations qui distribuent du GPL (une sur six en moyenne). Les automates 24h/24 sont très rares. Dans l'Aire urbaine, on en compte sept (Total aux Glacis, Cora Andelnans, Auchan Bessoncourt, Super U Valdoie -automate 24h/24-, Cora Montbéliard, Géant Exincourt et Avia sur l'A36 à Écot.).

Toutes les voitures GPL sont bicarburation. En cas de manque de gaz, elles basculent automatiquement sur leur réservoir d'essence pour continuer leur route.

Les parkings souterrains me sont interdits

Faux.- Les parkings souterrains sont interdits aux véhicules GPL dépourvus de soupape de sécurité. Or, celle-ci est obligatoire depuis 2001. Un décret de 2006 a donc supprimé l'obligation d'apposition de cette signalisation totalement obsolète. Le parking des 4As l'arbore encore, on peut sans problème la traiter par le mépris.

Faire le plein est compliqué

Faux.- On ne remplit pas un réservoir de gaz comme un réservoir d'essence ou de gazole. Il faut une liaison étanche entre la pompe et le véhicule pour éviter les fuites. Cette étanchéité est assurée par un système à baïonnette extrêmement simple à l'usage.

Faute d'harmonisation européenne, les baïonnettes sont différentes selon les pays. Il faudra se munir d'un adaptateur pour voyager à l'étranger.

Ma voiture risque d'exploser

Pas de cas récent.- Deux accidents ont eu lieu en 1999, à la suite desquels la soupape de sécurité est devenue obligatoire (en 2001). Un dispositif qui empêche de remplir le réservoir au-delà de 70 % de sa capacité totale, également obligatoire, limite encore les risques. Depuis 2001, une seule

explosion a été signalée au moment du remplissage (en décembre 2011 dans le Var) sur une voiture ancienne dont on ignore si elle était aux normes.

Les pompiers et autres services de secours prennent des précautions particulières lorsqu'ils interviennent sur un accident mettant en cause un véhicule GPL, ce qui rend les interventions spectaculaires. Aucune explosion à la suite d'un accident n'est toutefois répertoriée.

Le contrôle technique est plus cher

Vrai.- Depuis le 1^{er} janvier 2011, les véhicules équipés pour le carburant gaz (GPL ou GNV) doivent se rendre dans un centre disposant d'un matériel particulier et dont le contrôleur a été qualifié après une formation spécifique. Le contrôle est donc généralement un peu plus cher.

L'immatriculation est gratuite

Vrai (mais pas partout).- En Bourgogne Franche-Comté, les véhicules propres (sauf bioéthanol) sont exonérés de la taxe régionale payée lors de l'immatriculation. Économie réalisée : 51 euros par cheval fiscal du véhicule au moment de la mutation du certificat d'immatriculation. Ceci n'est pas vrai dans toutes les régions. Certaines n'accordent qu'une exonération de 50 % (Alsace, Bretagne, Picardie) voire pas d'exonération du tout (Centre-Val de Loire et DOM).

Ça reste du pétrole

Vrai (en attendant le bio).- Sous produit de raffinage, le gaz de pétrole est souvent brûlé dans les torchères des raffineries. La filière GPL permet de le valoriser.

Depuis août 2017, arrive en France (dans le réseau Primagaz) du "bio-GPL" fabriqué à Rotterdam (Pays-Bas), c'est « un GPL de synthèse fabriqué à partir de plus de 60 % de déchets et de résidus ».



TEMPS FORT



Archives X.GORAU

Questions à ?

Marc Rovigo
Directeur d'Optymo

« Nous repartirions dans le GPL sans hésitation »

Marc Rovigo, lorsque vous avez renouvelé le parc de bus en 2007, vous avez choisi le GPL. Qu'est-ce qui justifiait ce choix ?

« À l'époque, les alternatives au diesel étaient le GPL et le GNV. En matière de rejets, nos diesels étaient à des normes Euro 2 et Euro 4. Les GPL étaient déjà à la norme EEV, mieux qu'Euro 5, proche de la norme Euro 6 actuellement en vigueur. On ne parlait pas de l'hybride et l'hydrogène était évoqué comme l'énergie de l'avenir.

Le GNV avait mauvaise presse en raison de cas d'explosion [N.D.L.R.

à Montbéliard le 1^{er} août 2005 notamment] et surtout demandait un investissement très lourd pour la station de remplissage. Malgré un lobbying très important en faveur du GNV, nous avons fait le choix du GPL. Nous avons acheté 36 bus MAN en 2006 et deux de plus en 2008. »

Ce choix a tenu ses promesses ?

« Nous n'avons aucun regret. Nous payons notre GPL 27 cts le litre contre 84 cts pour le gazole. Nous avons consommé un peu plus de deux millions de litres de GPL en 2016. Sur dix ans, l'écono-

mic est considérable. Nos 38 bus ont aujourd'hui parcouru 650 000 km chacun, ce qui est supérieur à la moyenne, nous n'avons connu aucun problème technique lié au GPL. Les retours de nos clients sont plutôt positifs, ils trouvent nos bus plus silencieux et moins malodorants que les diesels. »

Dix ans plus tard, il est temps de renouveler votre flotte. Vous repartez donc dans le GPL ?

« Si c'était possible, ce serait sans aucune hésitation. Hélas, il n'y a plus de bus GPL sur le marché. MAN, qui était l'unique constructeur, a arrêté en 2009, faute de marché.

En France, c'est nous qui avons la flotte GPL la plus importante. Mais le réseau de Vienne, en Autriche, en a 650. Ça n'a pas suffi à persuader le constructeur allemand de continuer. Pour ce qui concerne les

transports publics et probablement le poids lourd, le lobbying du GNV a tué le GPL. »

Quel choix vous reste-t-il ?

« Dix ans plus tard, même si quelques bus sont en test en région parisienne, l'hydrogène est toujours l'énergie de l'avenir... Il nous reste donc l'électrique, l'hybride, le GNV ou le diesel. La réflexion et les arbitrages sont en cours.

Compte tenu de l'autonomie des batteries, l'électrique ne serait compatible avec notre réseau qu'au prix d'investissements considérables pour recharger aux arrêts. Il faudra donc choisir entre l'hybride, le GNV et le diesel, en tenant compte des investissements sur l'infrastructure [N.D.L.R. : 1,5 million d'euros pour le GNV] et du coût de l'indisponibilité de véhicules dotés de technologies pas forcément tout à fait matures. »

Recueilli par Pascal LAINÉ



RMC
Emission : Les experts

Script :

François SOREL, Présentateur 1 : ... et l'actu dans le monde de l'automobile. Merci d'être là, 07h20, c'est parti pour Le week-end des experts et on commence par vos questions et on accueille Yann qui est là. Bonjour Yann.

Yann, Auditeur : Oui, bonjour.

Jean-Luc MOREAU, Présentateur 2 : Bonjour Yann.

Yann : Je vous appelle parce que je voudrais acheter une voiture au GNV.

Jean-Luc MOREAU : D'accord.

Yann : Je sais que Fiat on a et apparemment, c'est très difficile d'en avoir et chez d'autres constructeurs aussi, il y en a mais ce n'est pas sur le catalogue.

Jean-Luc MOREAU : Mais alors, je vais vous expliquer pourquoi, Yann. Alors, le GNV, c'est une très bonne idée parce que ça permet d'émettre jusqu'à 20 % moins de CO2, il n'y a pas de particules, il y a très peu d'oxyde d'azote, il y a peu de pollutions à l'échappement, ça permet de faire des économies également parce que le gaz, au final, qui se vend au kilo est moins cher en équivalent qu'un litre de gasoil parce qu'il est moins taxé, il y a même du bio-GNV qui est fait de façon... Là, on a des émissions de CO2 qui sont pratiquement nulles, c'est très développé en Italie, c'est très développé en Allemagne, les Allemands sortent régulièrement des modèles GNV qui sont relativement performants, les modèles italiens, un tout petit peu moins, voilà. Le vrai gros problème pour les particuliers, c'est qu'en France, il n'y a pas de stations publiques ou très peu de stations publiques de GNV. Donc, sauf à faire installer une pompe dans votre jardin, mais je pense que là, le budget va vous décourager assez rapidement, ce n'est pas facile de se déplacer sur de grandes distances, pour vous dire, la première station autoroutière de GNV, elle a ouvert le 5 octobre,, elle est à Limoges, sauf si vous habitez à côté de la station à Limoges, c'est compliqué de se déplacer avec du GNV en France. Alors, les entreprises, oui, parce que les entreprises qui ont eu des grosses flottes font installer une pompe. Donc, il y a des bus, il y a des grandes sociétés qui ont des utilitaires qui roulent au GNV, c'est des très bonnes solutions. Alors, il y a même une autre solution au-delà du GNV, il y a ce qu'on appelle le GNL puisque dans le GNV, il y a le GNC, c'est Gaz Naturel Compressé ou le Gaz Naturel Liquide. Le Gaz Naturel Liquide permet sur les poids lourds de faire beaucoup plus de grandes distances, c'est des solutions qui sont en train de se développer mais pas, enfin, en tout cas, en France, pas pour les particuliers. Donc, si vous voulez acheter, c'est pour ça que Fiat ne met pas trop l'accent pour les particuliers sur les modèles qu'il propose, qui sont pourtant disponibles en Italie. Vous pouvez acheter un modèle GNV en Italie mais quand vous allez revenir en France, misère pour faire le plein. Si vous êtes un particulier, ça ne va pas être simple. Alors, on peut accéder à certaines pompes qui sont en général à des entreprises et qui permet au public d'accéder avec une carte, le seul problème, c'est que si vous voulez faire le plein la nuit, les entreprises en général sont fermées et vous êtes en panne donc il faudra attendre le matin devant l'ouverture des grilles de la société en question pour aller faire le plan, ce qui n'est pas pratique, avouez-le quand même.

Yann : Non, ce n'est pas très pratique mais autour de chez moi, j'ai trois pompes, GRDF ou des...



Jean-Luc MOREAU : Oui, c'est ça. En fait, c'est...

François SOREL : Là, ça commence à bouger un peu, oui.

Jean-Luc MOREAU : Non, ça bouge tout doucement, ça bouge tout doucement pour les particuliers, ça bouge doucement. Mais si vous voulez vous déplacer en France, vous allez être embêté, c'est ça le vrai problème.

Yann : D'accord, mais d'ici un avenir proche ou lointain, je ne sais pas comment on pourrait appeler, proche ou lointain, trois ou quatre ans.

Jean-Luc MOREAU : Vous avez le GPL qui est déjà disponible aujourd'hui et ça pour le coup, il y a 1 700 pompes réparties un peu partout en France, donc ça reste une solution environnementale qui est intéressante également et surtout, là, il y a des pompes et il y a une offre en véhicule parce que le GNV en France, il n'y a pas d'offres alors que le GPL, par exemple, Dacia a mis toute sa gamme au GPL. Donc, si vous voulez un Duster GPL, c'est possible. Bon, il y a le nouveau Duster qui va arriver, en plus, je pense qu'il aura aussi lui aussi une motorisation GPL, ça sera intéressant. Mais le GNV, c'est un peu trop tôt en France, malheureusement. Citroën avait fait un modèle GNV, il était prévu qu'on puisse même avoir un petit compresseur pour les gens qui ont le gaz chez eux pour pouvoir faire le plein chez soi, et puis...

François SOREL : C'est tombé à l'eau.

Jean-Luc MOREAU : ... l'expérience est tombée à l'eau et c'était dommage.

François SOREL : 07h24, merci Yann pour votre appel, on revient dans un instant sur RMC.

FIN



Sud Radio Emission : Ça Roule

Script :

Laurence PERAUD, Présentatrice : Et nous continuons évidemment à parler de tout ce qui concerne les usagers de la route ce matin et nous n'allons pas parler simplement de pneus comme on vient de le faire, mais avec notre invité, Joël Pedessac, du Comité français de Butane et Propane. Nous faisons un point sur le GPL. Bonjour Joël.

Joël PEDESSAC, Président du Comité Français du Butane et Propane : Bonjour.

Laurence PERAUD : Merci d'être avec nous.

Pierre CHASSERAY, Présentateur : Ça fait longtemps qu'on ne s'était pas vu Joël.

Laurence PERAUD : Oui, c'est vrai.

Joël PEDESSAC : Une petite année.

Laurence PERAUD : Oui, alors, qu'est-ce que vous avez fait ?

Joël PEDESSAC : Vous m'avez énormément manqué.

Laurence PERAUD : Oh, j'adore.

Pierre CHASSERAY : Il a extrait énormément de gaz, il a attendu que ça monte un peu et maintenant que la pression est bonne, on va en reparler un petit peu du gaz.

Joël PEDESSAC : Exactement.

Laurence PERAUD : Alors, on en est où sur le GPL, tiens ?

Joël PEDESSAC : Alors, le GPL, carburant alternatif qui permet aux véhicules de polluer un petit peu moins que le diesel ou que l'essence. C'est un carburant qui est distribué aujourd'hui dans 1 700 stations en France, qui vaut 70 centimes du litre et...

Pierre CHASSERAY : Et qui consomme combien ?

Joël PEDESSAC : ... qui consomme un peu plus que l'essence, presque deux fois plus que le diesel. En gros, c'est 25 % moins cher à l'usage qu'un véhicule essence et c'est un tout petit peu moins cher qu'un véhicule diesel.

Pierre CHASSERAY : En fait, on est sur un carburant alternatif du même type que peut l'être l'éthanol 85, on se partage un peu un marché de carburants alternatifs pour être plus économique pour l'automobiliste ?



souvent, l'écologie, ça l'est peut être un petit peu moins. Mais quand on a besoin, par exemple, de rouler dans Paris ou dans certaines villes où il y a les zones à circulation restreinte avec des vignettes Crit'Air, un véhicule GPL permet de bénéficier d'une vignette Crit'Air 1 quel que soit son année d'immatriculation. Donc, je n'ai pas les moyens de m'acheter un véhicule neuf, j'ai 2 500 euros, je peux m'acheter une Dacia Sandero de 2008 et j'aurais la vignette Crit'Air 1.

Pierre CHASSERAY : C'est intéressant, c'est intéressant puis je pense que le critère écologique n'est certes pas en effet le critère numéro 1 pour celui qui achète le véhicule mais j'aime cette technologie qui permet de faire de l'écologie en faisant réaliser les économies à l'utilisateur et c'est là que c'est intéressant.

Laurence PERAUD : Oui, mais ce qui est bizarre, c'est que les véhicules GPL n'ont pas de bonus.

Joël PEDESSAC : Non, il n'y a pas de bonus parce que...

Laurence PERAUD : Du coup, ça devrait être logique qu'il y en ait quand même puisqu'il y a une...

Joël PEDESSAC : Normalement, oui, ça devrait être logique, oui.

Pierre CHASSERAY : Mais vous savez la logique.

Joël PEDESSAC : Le bonus, c'est un bonus CO2. Donc, il n'y a pas un bonus spécifique sur le véhicule GPL mais comme le véhicule GPL va émettre moins de CO2, vous paierez, soit malus plus faible si vous roulez au GPL mais vous voyez, l'exercice sémantique n'est pas simple.

Pierre CHASSERAY : Je suppose que pour vous, quand vous voyez... Je sais que ce n'est pas très politiquement correct, peut-être que vous allez être un peu embêté pour répondre mais vous me connaissez, je vais vous chatouiller.

Joël PEDESSAC : J'adore.

Pierre CHASSERAY : Ça y est, il y a des grandes révélations dans Ça roule ce matin.

Joël PEDESSAC : Vas-y.

Pierre CHASSERAY : Quand vous voyez le véhicule électrique avec des bonus à 6 500, 10 000 euros et puis vous derrière, vous arrivez avec des technologies qui sont plutôt intéressantes pour les automobilistes et que derrière, rien, ça doit être un peu embêtant quand même, non ?

Joël PEDESSAC : Alors, ce n'est pas embêtant parce qu'en fait, les véhicules GPL, ça peut se vendre sans bonus. Ça serait bien s'il y avait un petit bonus de 200, 300 euros mais on n'a pas besoin de 2 000, 3 000, 5 000. S'il y a 6 000 euros...

Pierre CHASSERAY : Si si, moi je veux bien, je prends.

Joël PEDESSAC : Oui, mais après, les budgets de l'État est ce qu'il est, il faut quand même faire attention aux deniers publics. L'intérêt du bonus pourrait être de donner un signal prix à la fois pour les constructeurs pour mettre en avant cette offre-là et pour attirer l'attention des automobilistes au moment où ils achètent ce véhicule. Maintenant, on avait un bonus de 2 000 euros en 2008, il s'est vendu 100 000 voitures GPL, fois 2 000, ça fait 200 millions d'euros.

Laurence PERAUD : Supprimé en 2011 quand même.

Joël PEDESSAC : Voilà, qui a été supprimé. Donc, en fait, le bonus, c'est un vrai accélérateur mais quand il n'y en a pas, c'est sûr que c'est plus compliqué. Donc, le mois dernier s'est vendu 140 véhicules GPL qui est déjà un élément significatif mais qui est quand même marginal par rapport à la taille du marché.



Laurence PERAUD : Et pourtant quand on va à la pompe pour une équation moyenne de 70-75 centimes à la pompe, ça devrait être drôlement attirant pour tout le monde.

Joël PEDESSAC : Tout à fait. Alors, c'est pour ça que le grand constructeur national a remis le GPL à son catalogue.

Laurence PERAUD : Lequel parce qu'il y en a ?

Joël PEDESSAC : Toute la gamme Dacia aujourd'hui est au GPL et ça, depuis le mois de juillet. Ce sont eux qui sont en train d'arriver sur le marché de façon un peu massive et qui tirent en s'élevant vers le haut.

Pierre CHASSERAY : Si on fait un point des constructeurs qui ont une offre. Alors, il y a les Italiens avec Fiat naturellement...

Joël PEDESSAC : Il y a Fiat.

Pierre CHASSERAY : ... qui a toujours était en pointe, il faut le dire...

Joël PEDESSAC : Tout à fait.

Pierre CHASSERAY : ... sur le gaz. On a donc Dacia qui remet le GPL au cœur de sa gamme.

Joël PEDESSAC : Qui remet le gaz, oui.

Pierre CHASSERAY : Qu'est-ce qu'on a d'autres comme...

Joël PEDESSAC : Il y a Renault qui revient. Quand on fait Fiat, le groupe Renault avec la marque Dacia, un peu d'Opel, on a fait le tour pour l'instant du marché, il y a la C3 en version utilitaire léger, version deux portes qui est aux catalogues. Disons qu'on sent qu'avec le mal-être du diesel, les constructeurs sont en train de chercher des solutions et le GPL peut être une solution simple pour eux parce qu'un véhicule GPL, ça ne coûte pas plus cher qu'un véhicule diesel, il coûte même moins cher qu'un véhicule diesel.

Pierre CHASSERAY : L'arrivée d'Opel, c'est peut-être un pas dans le groupe PSA ?

Joël PEDESSAC : Il l'était avant, ils avaient une offre GPL avant qu'Opel soit rachetée par PSA. Je pense qu'ils sont tirés par Renault en France. Il faut voir qu'en Italie s'est vendu 200 000 véhicules GPL l'année dernière contre 365 en France.

Laurence PERAUD : Est-ce que je peux métamorphoser ma motorisation actuelle et la faire évoluer avec une motorisation GPL ou bien ?

Joël PEDESSAC : C'est la première fois qu'on m'utilise ce terme de métamorphose du véhicule essence.

Laurence PERAUD : Oui, c'est parce que je suis une fille, moi, je suis très dans les images, la symbolique.

Joël PEDESSAC : J'espère que tout le monde a compris. En fait, on peut effectivement...

Laurence PERAUD : Vous êtes dur là, je crois que c'était assez clair. Bref.

Joël PEDESSAC : On peut effectivement transformer son véhicule essence, uniquement un véhicule essence, l'équiper pour entre 1 500 et 3 000 euros suivant la taille du véhicule. Alors, ça peut être intéressant pour ceux qui veulent faire une bonne affaire, acheter un véhicule essence d'occasion qui n'a pas trop de kilométrage, à moins de 100 000 kilomètres et qui veulent rouler avec un carburant moins



polluant, moins cher, etc.

Pierre CHASSERAY : Mais il faudra l'amortir, il faut le temps de l'amortissement quand même.

Laurence PERAUD : Oui.

Joël PEDESSAC : Voilà, il faut faire à peu près 30 000 kilomètres pour amortir puisque le GPL, c'est 25 % moins cher que les...

Pierre CHASSERAY : Pas mal, 30 000 kilomètres et c'est amorti, ça veut dire tout nos achats de véhicules...

Laurence PERAUD : Moi, un an, je l'ai fait presque en un an.

Pierre CHASSERAY : Mais vous, vous êtes une routière.

Laurence PERAUD : Moi, je suis une vraie routière et je ne m'appelle pas Léon, je n'ai pas de gros camions mais je suis une routière.

Joël PEDESSAC : Il y a 16 millions de véhicules essence en France, ce qui pourrait en effet être modifié. On est sur une technologie qui est simple. Pour un constructeur, c'est relativement sain de mettre du gaz dans une voiture, c'est pour qu'il s'en vende beaucoup dans les pays qui soutiennent cette solution.

Pierre CHASSERAY : Attention, là, j'ai une vraie la question là.

Laurence PERAUD : Non, parce que les autres ne les embêtaient pas.

Joël PEDESSAC : Pour une fois qu'il a une vraie question, profitons-en.

Pierre CHASSERAY : Non, là, Lolo, on me regarde...

Laurence PERAUD : OK, et on se tait.

Pierre CHASSERAY : ... et on se tait parce que là, attention, c'est du lourd.

Laurence PERAUD : Allez Pierre Chasseray, gazez.

Pierre CHASSERAY : De plus en plus de villes comme Lyon, Paris mettent en place des interdictions de circulation. J'ai une ancienne voiture essence qui roule bien, elle roule bien, je n'ai pas envie de la jeter, je n'ai pas envie de la mettre à vendre, j'ai envie de la garder, est-ce que je peux appliquer dessus une remise à niveau, une métamorphose comme l'appelleraient certaine personne dans certaine radio, notamment Sud Radio le samedi entre 11h00 et 12h30 et est-ce que derrière je bénéficie de ma Crit'Air 1 ?

Joël PEDESSAC : Oui.

Laurence PERAUD : Ça vous arrive donc de poser des bonnes questions.

Pierre CHASSERAY : C'est qui le patron ? C'est qui le patron ?

Laurence PERAUD : Je rêve.

Joël PEDESSAC : Mais donc, à une question complexe, la réponse est simple, c'est oui, la transformation d'un véhicule essence et j'insiste...



Laurence PERAUD : Quelque soit son âge ?

Joël PEDESSAC : Quelque soit l'âge du véhicule GPL puisque sa carte grise sera modifiée, donc la catégorie de carburant sera passée d'essence en GPL qui veut dire gaz GPL...

Laurence PERAUD : Gaz Pétrole Léger.

Joël PEDESSAC : Liquéfié.

Laurence PERAUD : Liquéfié, pardon.

Pierre CHASSERAY : Presque.

Laurence PERAUD : Moi, j'étais métamorphosée, j'ai eu mes ailes.

Joël PEDESSAC : Et donc, votre véhicule bénéficiera d'une vignette Crit'Air 1.

Laurence PERAUD : Alors, dites donc, est-ce que les performances moteur, attention Pierre Chasseray, question de fille, sont aussi bonnes avec un carburant GPL ou en essence ?

Joël PEDESSAC : Alors, c'est le même moteur qui va fonctionner avec du gaz et qui va garder ses performances. Quand on est dans la transformation, il est important de s'assurer que la technologie du système, le GPL qu'on va mettre dans le véhicule, c'est l'entreprise qui va le faire, soit de la même génération technologique que le moteur essence, mais donc un système GPL sur un véhicule d'essence ne dégrade pas les caractéristiques de fonctionnement du moteur.

Laurence PERAUD : Autre question, dans certains pays, c'est fort développé, attention Pierre Chasseray, celle-ci aussi, elle est bonne. En France, vous l'avez dit, ça commence un petit peu mais ce n'est pas encore complètement l'éclate et on sait très bien qu'au niveau médiatique, la façon dont on « vend » un produit aux Français dont je fais partie, va générer un énorme succès ou pas. Qu'est-ce qui fait qu'aujourd'hui ça bloque encore un peu, on sent que le GPL, ce n'est pas rentré dans les mœurs ?

Joël PEDESSAC : Il faut un vrai signal des pouvoirs publics, il y a les Assises de la mobilité, il y a la loi de finances, il y a tout un cadre qui est favorable.

Pierre CHASSERAY : Ne me parlez pas de ça, les Assises, attendez, juste 20 secondes, écoutez ça : les Assises de la mobilité.

Laurence PERAUD : Oui, c'est antinomique « Assises », « mobilité »

Pierre CHASSERAY : Il fallait être au moins ministre pour inventer un truc où on est assis et mobile.

Joël PEDESSAC : Alors, j'essaye de répondre à la dame. En fait, pour un cadru en marche, le véhicule électrique, on en parle beaucoup, il s'en vend quelques milliers et ça serait possible, effectivement, avec un vrai signal des pouvoirs publics sur le fait qu'un véhicule GPL, un véhicule GNV, un véhicule au gaz, c'est un véhicule de transition qui permet de polluer moins.

Laurence PERAUD : Ça veut donc bien dire qu'on nous survend l'électrique et qu'on laisse tomber les autres solutions écologiques.

Pierre CHASSERAY : Vous croyez qu'on nous survend l'électrique ? Tiens, c'est étonnant, je n'entends parler que de ça.

Laurence PERAUD : En tout cas, il faut garder le libre arbitre et ne pas se faire manipuler parce que c'est aussi une manipulation.



Pierre CHASSERAY : Exactement.

Joël PEDESSAC : Je vous laisse les termes, moi, je ne considère pas que pour nous que le véhicule électrique soit un vrai concurrent, c'est un véhicule qui vaut 25-50 000 euros.

Laurence PERAUD : Ce n'est pas ça que je dis, monsieur Pedessac.

Joël PEDESSAC : On le survend, j'ai bien compris.

Pierre CHASSERAY : Mais on ne parle que de ça.

Laurence PERAUD : On ne parle que de ça. On survend médiatiquement la voiture électrique alors qu'on laisse tomber les autres solutions alternatives.

Joël PEDESSAC : C'est clair et c'est ce qui est frustrant pour nous qui défendons cette solution GPL, c'est une solution qui est aujourd'hui existante, qui est disponible, qui n'est pas chère. Le réseau de distribution existe, c'est moins cher à l'utilisation. Les cartes grises sont gratuites dans la majorité des régions, en Ile-de-France, la carte grise est gratuite.

Pierre CHASSERAY : Attention, temps mort. On la refait, les cartes grises sont...

Joël PEDESSAC : Sont gratuites

Pierre CHASSERAY : Voilà.

Joël PEDESSAC : Les cartes grises sont gratuites, vous achetez un véhicule d'occasion GPL ou neuf GPL, la carte grise, elle est gratuite ou à demi-tarif, ça dépend des régions, il y a qu'une région qui ne fait aucun effort, c'est la région Centre, donc, c'est un appel à la région Centre de rejoindre les dix régions françaises où la carte grise est gratuite.

Laurence PERAUD : D'accord, mais en tout cas, voilà, il faut le savoir.

Joël PEDESSAC : Ça, c'est super intéressant.

Pierre CHASSERAY : Ça, c'est un bonus.

Laurence PERAUD : Mais ça plus le critère à 4, 80 euros, c'est vrai...

Pierre CHASSERAY : Le critère, ça, c'est une autre.

Laurence PERAUD : Ça, c'est faire un sacré bonus.

Pierre CHASSERAY : Évidemment, il faut en parler. On en a parlé nous dans Ça roule.

Joël PEDESSAC : Merci beaucoup.

Laurence PERAUD : Exactement. Joël Pedessac, directeur du Comité Français du Butane et Propane et vu le rythme de nos entretiens, à l'année prochaine ?

Joël PEDESSAC : Très bien, très bientôt.

Laurence PERAUD : Non, on va en parler plutôt.

FIN



Brèves

[...]

La filière du Gaz voit la vie en vert

L'Association Française du Gaz prévoit un formidable avenir pour le transport au gaz naturel. Le récent Plan Climat (publié en juillet 2017) a clairement fait référence au gaz naturel comme étant un carburant alternatif pertinent. Actuellement, la filière française du GNV bénéficie d'une forte dynamique qui la place en position de leader au niveau européen pour le développement des poids-lourds gaz. Les immatriculations de poids lourds GNV ont plus que doublé en 2016 par rapport à 2015 et l'objectif de la filière est d'atteindre 250 stations publiques en 2020. On parle de 1000 immatriculations en plus de 16t en 2017. Ramenés aux immatriculations Diesel, ces scores sont à relativiser. Enfin, le GPL carburant est le premier carburant alternatif mondial avec près de 26 millions de véhicules ; il est également le carburant alternatif le plus largement distribué dans le monde avec près de 74 000 stations dont 1750 en France. Le GPL est une solution désormais retenue par de nombreuses autorités publiques pour réduire la pollution de l'air. Par ailleurs, le Gaz Naturel Liquéfié (GNL) carburant marin et fluvial constitue une opportunité économique et environnementale pour le transport maritime et fluvial.