

Ref. Doc. : 2500-4210428-2

A : Service de presse / COMITE FRANCAIS DU BUTANE ET DU PROPANE

Mot-Clé : GPL



SUR LA ROUTE – Le 22/11/2009 – 12 :41 :44

JEAN-FRANÇOIS LOISEAU

En octobre dernier, ce sont près de 4 000 véhicules roulant au gaz de pétrole liquéfié, le GPL, qui ont été immatriculés en France. Depuis le début de l'année, le nombre total de ventes GPL est passé de 2 600 en 2008 à plus de 15 000. Ce regain d'intérêt pour un carburant plus propre et moins cher que l'essence ou le gasoil s'explique aussi par une offre désormais plus importante de la part des constructeurs et c'est par exemple le cas d'OPEL qui propose aujourd'hui des versions GPL de ses modèles Corsa et Meriva. Quant au réseau distribuant le GPL, il totalise aujourd'hui 1 850 stations services en France. Joël PEDESSAC est directeur général du COMITE FRANÇAIS BUTANE PROPANE. Il a répondu à nos questions.

JOËL PEDESSAC, DIRECTEUR GENERAL DU COMITE FRANÇAIS BUTANE PROPANE

Le GPL c'est un carburant qui s'appelle gaz de pétrole liquéfié, dont l'origine provient principalement de l'extraction du gaz naturel ou du raffinage de pétrole. Il est disponible dans près de 2 000 stations services en France, comme les autres carburants. Et aujourd'hui, il bénéficie d'un soutien des pouvoirs publics pour son développement avec une fiscalité particulièrement attractive.

JEAN-FRANÇOIS LOISEAU

Alors, quelles sont ses limites ?

JOËL PEDESSAC

Il n'y a pas de limite. Aujourd'hui, il représente 0,5 % du marché. Dans certains pays, il représente 15 % du marché des carburants. Donc, la France est très en retard par rapport à la majorité des pays dans lequel le GPL est implanté. Donc, les limites elles sont très très loin de celles que nous connaissons aujourd'hui.

JEAN-FRANÇOIS LOISEAU

Les limites de production néanmoins ?

JOËL PEDESSAC

Il n'y a pas de limite de production. La limite ça peut être 20 % du marché automobile. Aujourd'hui, on est à moins de 2 %.

JEAN-FRANÇOIS LOISEAU

En France ?

JOËL PEDESSAC

En France.

JEAN-FRANÇOIS LOISEAU

D'autres pays européens sont plus intéressés ?

JOËL PEDESSAC

En Italie, par exemple, on approche les 10 %, en Corée on est à 30 %. L'Allemagne est très très forte aujourd'hui sur le GPL parce qu'il y a près de 300 000 véhicules en parc, il n'y en avait pas il y a cinq ans. Donc, c'est un marché qui est en train de naître dans le monde même si on le connaît depuis très longtemps. Les limites elles sont encore très très loin de nous.

JEAN-FRANÇOIS LOISEAU

Quels sont les avantages alors ?

JOËL PEDESSAC

Alors, les avantages c'est avant tout un carburant comme un autre, c'est-à-dire qu'on fait le plein à la station service, on a une autonomie de 4 à 500 km en fonction des modèles, on a un prix de carburant qui en France est à 0,67 € en moyenne. Vous faites votre plein pour 35 €. Pour un kilométrage équivalent en essence, ça sera 70-75 €. Vous pouvez avoir une carte grise gratuite, vous pouvez avoir des péages gratuits, vous accédez à tous les parkings publics. Donc, c'est l'avantage d'un carburant moins cher et moins polluant.

JEAN-FRANÇOIS LOISEAU

Alors qu'est-ce qui explique que bien que le GPL existe depuis longtemps jusqu'ici ça a connu un succès quand même très limité en France ?

Joël PEDESSAC

En France, effectivement, le succès a été variable puisque il faut avant tout des constructeurs, enfin des véhicules sur le marché qui soient disponibles. En 2009, on voit un renouveau dans l'offre des constructeurs automobiles d'une offre GPL abondante, bien positionnée en prix, avec une communication assez puissante, et comme par hasard le marché décolle.

JEAN-FRANÇOIS LOISEAU

Il y a un problème qu'on évoquait souvent avec le GPL, c'était celui de la sécurité. Est-ce qu'aujourd'hui une voiture qui roule au GPL est une voiture sûre, notamment les parkings étaient interdits à une époque ?

Joël PEDESSAC

Alors, les parkings depuis 2006 n'ont plus aucune interdiction sur le stationnement d'un véhicule GPL. S'il y avait le moindre risque avec ce carburant, je pense qu'aucun constructeur ne le mettrait dans ses véhicules, je ne pense pas que l'Etat français prendrait le risque d'inciter les gens en donnant un bonus écologique de 2 000 €, et je ne pense pas que même certaines compagnies d'assurance pourraient faire un abattement de 20 à 30 % sur les tarifs d'assurance automobile.

JEAN-FRANÇOIS LOISEAU

Néanmoins, les histoires de sécurité ont quand même certainement freiné l'expansion du GPL, notamment sur le problème première monte, deuxième monte. Quand c'est monté en série, ça rassure, quand c'est pas monté en série en deuxième monte peut-être que ça inquiète davantage.

Joël PEDESSAC

C'est difficile de savoir ce qui se passe dans la tête des gens. On peut avoir peur d'une araignée, on peut avoir peur du gaz, ce type de phobie existe. Il y a eu des accidents mais ça fait dix ans qu'on n'en entend plus parler, que la sécurité a fortement évolué.

JEAN-FRANÇOIS LOISEAU

Même en deuxième monte ?

Joël PEDESSAC

Même en deuxième monte puisque la réglementation qui s'applique à la deuxième monte est la même que pour la première monte, ce sont les mêmes équipements, ce sont les mêmes systèmes. Il faut trouver l'installateur qui est suffisamment professionnel pour pouvoir faire une monte, un travail de qualité, mais l'équipement en lui-même est le même. Je suis convaincu que 2010 sera réellement une année exceptionnelle pour le cru GPL.

JEAN-FRANÇOIS LOISEAU

Voilà ! On notera que la ville de Vienne, en Autriche, a opté pour le GPL pour la totalité de sa flotte de bus, ce qui a permis de réduire de 14 % la consommation de carburant et les émissions de gaz carbonique. 12 :46 :52 FIN^