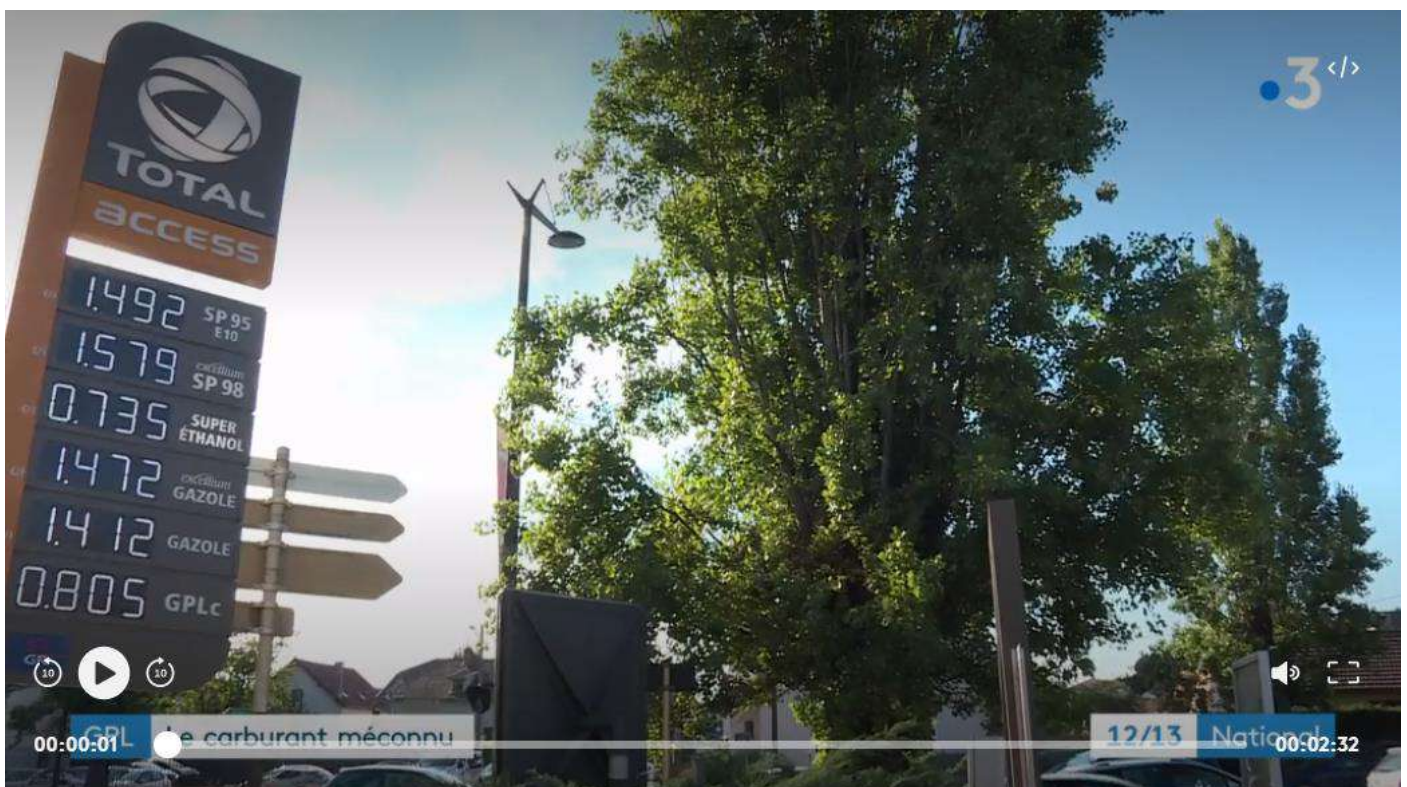


Revue de presse

Carburant : et si le GPL était la solution écologique et économique ?

Face à la canicule et la pollution, le GPL pourrait être une bouée de sauvetage. Ce carburant non polluant et très économique reste pour l'heure méconnu.



→ [Vidéo à consulter en ligne](#)

Faire le plein à moins d'un euro le litre, un seul carburant permet de réaliser l'exploit : le GPL, gaz de pétrole liquéfié. Prix du plein ? Deux fois moins cher qu'avec de l'essence ou du diesel. "C'est d'abord l'aspect économique qui m'a convaincu et aujourd'hui l'aspect écologique aussi", confie Roland Poirrot, propriétaire d'un véhicule GPL.

Tout est question de choix politique

Une voiture économique et écologique sans aucun rejet de particules fines. Pourtant, Roland Poirrot fait partie des exceptions. Le GPL c'est moins de 1% du parc automobile français, soit 200 000 véhicules, contre 14 millions dans le reste de l'Europe. Et les structures sont limitées : 1 650 stations-service et à peine 160 garages spécialisés. Pour l'économiste Maxime Lemerle rencontré par France 2, tout est question de choix politique.

Le GPL, un carburant sous-estimé



ENQUÊTE - Selon une étude réalisée par le cabinet Occurrence, le GPL possède de nombreux avantages, mais ils sont encore trop méconnus.

Le GPL est le premier carburant alternatif en France, et on le trouve sur tout le territoire. En moyenne, un plein de GPL assurant une autonomie de 400 km ne coûte que 30 euros. Une voiture employant ce type de carburant bénéficie également d'une exonération de la TVS, d'une déductibilité de la TVA (GPL et essence car ces véhicules sont à bicarburant en France), d'une exonération allant jusqu'à 100 % concernant le certificat d'immatriculation et d'une prime à la conversion pouvant atteindre 4 000 euros.

Et ce n'est pas tout. Les voitures roulant au GPL n'émettent aucune particule fine, et ont ainsi accès à la vignette Crit'air 1 quel que soit leur âge. Enfin, le développement du BioGPL à partir de ressources renouvelables fait du GPL un carburant d'avenir. Lorsque l'on consulte l'étude d'Occurrence, on note que 97 % des sondés (qui possèdent tous un véhicule GPL) estiment que leur véhicule est économique. Les critères qui ont poussé ces automobilistes à se tourner vers ce carburant alternatif sont principalement liés aux faibles coûts qu'il génère. Ainsi, 47 % des sondés ont été séduits par le prix d'achat du véhicule et 40 % par le prix du carburant, quand seulement 28 % prêtent attention au faible impact environnemental du GPL.

D'après l'enquête, 62 % des interrogés sont satisfaits de leur achat, 38 % sont moyennement satisfaits, mais personne n'est franchement déçu de l'expérience. Si 37 % des sondés ne trouvent aucun défaut à leur voiture fonctionnant au GPL, la difficulté d'approvisionnement (25 %) ainsi que l'entretien complexe et coûteux (14 %) restent des motifs d'insatisfaction pour certains. Parmi ces automobilistes, 75 % se disent toutefois prêts à racheter un engin roulant au GPL.

On note en revanche que si 78 % des sondés connaissent le GPL, seuls 2 % l'utilisent. Selon l'enquête, les Français estiment que l'offre de véhicules GPL est trop réduite, qu'il y a peu de stations-service qui distribuent ce carburant et que la revente de ce type d'engin est compliquée. Ils pensent également, à tort, que les machines au GPL sont interdites dans les parkings souterrains. Très peu de gens savent, de plus, que ces véhicules ont droit à la vignette Crit'air 1. De même, seul un répondant sur deux sait que les voitures GPL sont à bicarburant GPL-Essence. On note aussi que le nombre de personnes au courant de la possibilité de convertir un véhicule essence au GPL est en net recul.

D'après Occurrence, un français sur cinq connaissant ce carburant pourrait acheter une voiture au GPL. Les résultats de l'enquête nous indiquent également qu'une telle acquisition pourrait être envisagée à partir d'un différentiel de coût à l'achat de + 1 000 euros. Or, ce surcoût est estimé à plus de mille euros par 52 % des répondants, alors qu'il n'est en réalité que de 700 euros.



En moyenne, un plein de GPL assurant une autonomie de 400 km ne coûte que 30 euros.

Par le Journaliste Figaro Jules Humbert.

Marché français du GPL : un potentiel de 400 000 acheteurs

L'association du Comité Français du Butane et du Propane (CFBP) a dévoilé les résultats et analyses de l'enquête sur les perspectives de développement du GPL en France, réalisée en mars 2019.

par [Maxence Ledru](#) -



Menée sur un échantillon de 1 000 personnes, l'enquête baromètre Occurrence réalisée en ligne entre le 14 et le 21 mars 2019 pour le CFBP dresse un état des lieux du marché du GPL en France. Bilan : le gaz de pétrole liquéfié, bien qu'étant une technologie mature, souffre d'un manque de popularité, alors que le CFBP lui donne de nombreux avantages et lui prédit un bel avenir avec l'arrivée du bio-GPL.

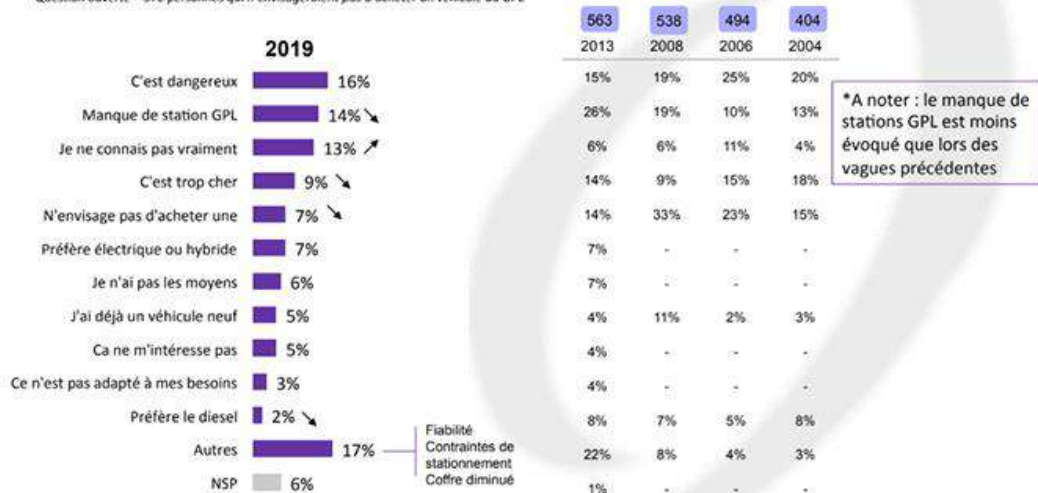
La perception des Français sur le GPL

Le marché du véhicule neuf fonctionnant au GPL n'a représenté que 3 000 voitures l'an dernier, en France, s'ajoutant à un parc de 200 000 véhicules alimentés au GPL. Des volumes de ventes très faibles sur un marché annuel de plus de 2 millions de véhicules. Tout le contraire de certains marchés où les politiques publiques privilégient le GPL, comme le marché neuf turc (40 % de GPL), polonais (20 %) ou encore italien (9 %). Ainsi, le GPL est un carburant qui reste méconnu en France : 2 % des sondés seulement possèdent un véhicule alimenté au GPL. Mais celui-ci est cité comme carburant alternatif au diesel et à l'essence par 49 % des sondés. Les causes de ce manque de popularité sont variées. « Depuis 10 ans, la France a mis l'accent sur l'électrique alors qu'en Italie et aux Pays-Bas il y a une tradition du gaz depuis 50 ans », a analysé Joël Pedessac, directeur général du CFBP, lors de la présentation presse de l'enquête. De plus, les freins à l'acquisition d'un véhicule GPL parmi les sondés sont le danger perçu (16 %), le manque de stations GPL (14 %), ou encore le manque de connaissances sur le sujet (13 %).

Le danger perçù, la rareté des points d'approvisionnement* et la méconnaissance du GPL constituent les principaux freins

Q17. Pourquoi (n'envisageriez-vous pas d'acheter un véhicule au GPL) ?

Question ouverte – 570 personnes qui n'envisageraient pas d'acheter un véhicule au GPL



1

Pourtant, les retours des 100 répondants propriétaires de véhicules GPL sondés sont bons. Ils sont 97 % à juger leur voiture globalement économique, 98 % estiment même que leur véhicule GPL a été économique à l'achat et 92 % à l'usage. Le GPL se trouve même être un critère primordial puisque pour 87 %, le choix du véhicule a été déterminé par sa carburation GPL et pour 89 % il s'agit du véhicule principal. Les propriétaires l'ont par ailleurs acheté en neuf pour 97 % des sondés. Les critères d'achat d'un véhicule GPL sont : le prix d'achat (47 %), le prix du carburant (40 %), le critère écologique (28 %) ou encore les primes (16 %).

Des critères de choix avant tout économiques

Q10. Quels sont les critères qui vous ont décidé à acheter ce véhicule ?

Question ouverte recodée – 100 répondants



1

Le GPL : un carburant méconnu mais doté de nombreux atouts

Pour rappel, le GPL est un carburant composé de butane et de propane. Il bénéficie d'atouts écologiques, économiques et bénéficie de certaines mesures fiscales avantageuses.

Ainsi, un véhicule alimenté par ce carburant est éligible à la vignette Crit'air 1 quelle que soit son année d'immatriculation, bien pratique pour éviter les restrictions de circulation dans les grandes villes à l'heure de la loi sur les mobilités.

Les véhicules GPL sont aussi considérés comme propres puisqu'ils émettent en moyenne 20 % de moins de CO₂ qu'une motorisation essence et pratiquement pas de particules ni d'oxydes d'azote. En outre, même si un véhicule GPL consomme entre 10 et 20 % de plus qu'un véhicule essence, il reste économiquement plus avantageux. Avec 40 l de GPL, le conducteur pourra parcourir 400 km, à 0,82 euro le litre, soit environ 32 euros. Le budget annuel de carburant est environ 30 % inférieur par rapport à un véhicule essence. Le véhicule GPL se révèle en plus moins cher à l'achat que le diesel et tout aussi compétitif en coût d'usage.

Pour ce qui est de la conduite quotidienne avec un véhicule GPL, rien ne diffère de celle avec un moteur thermique, si ce n'est la possibilité d'alterner essence et GPL avec un simple bouton. De plus, 1 650 stations-service disposent du gaz de pétrole liquéfié.

Rappelons pour les professionnels que la TVA sur les carburants GPL des véhicules utilitaires, de société ou particuliers, est entièrement récupérable, et pour les véhicules essence-GPL elle est déductible sur les achats essence. Les véhicules GPL qui émettent moins de 100 g de CO₂/km sont également exonérés de TVS durant les trois premières années de mise en circulation. Cette mesure vise d'ailleurs à faire baisser le nombre de véhicules diesel qui constituent aujourd'hui 95 % du parc des flottes d'entreprise. À noter que les conducteurs de véhicules dotés d'un moteur carburant au GPL peuvent se voir exonérer jusqu'à 100 % du prix du certificat d'immatriculation (carte grise).

Le bio-GPL : un nouveau biocarburant

Le GPL devient aussi une alternative écologique avec l'essor du bio-GPL développé à partir de ressources renouvelables. « Le bio-GPL est arrivé sur le marché européen l'année dernière. Il est d'origine renouvelable et non pas fossile. Et comme tous les biocarburants il émettra 80 % d'émissions de CO₂ en moins qu'un modèle thermique », a expliqué Joël Pedessac. Outre ces avantages, la réglementation européenne favorise aussi les biocarburants.

Le directeur général du CFBP prévoit même dans les années à venir une véritable « économie circulaire ». « Changer le carburant d'un véhicule affublé d'une vignette Crit'air 4 pour y intégrer une bi-carburant GPL-essence pourrait allonger sa durée de vie au lieu de le mettre à la casse, alors qu'il a coûté de l'énergie à produire. La production d'un véhicule devrait être prise en compte dans ses émissions de CO₂ », poursuit-il.

Ainsi, le bio-GPL pourrait bien provoquer un engouement, alors que le GPL actuel n'a pour l'instant pas envahi les parcs et flottes d'entreprise, notamment car un diesel ne peut être transformé en GPL. Toutefois, le GPL représente une solution pour favoriser la transition énergétique dans les transports urbains dont 16 % de consommation d'énergie finale devront être constitués d'énergies alternatives selon le projet de Programmation pluriannuelle de l'énergie 2019-2023 (PPE). Le PPE indique d'ailleurs : « il existe un potentiel pour le développement du marché et le réseau est prêt à accueillir le bio-GPL. »

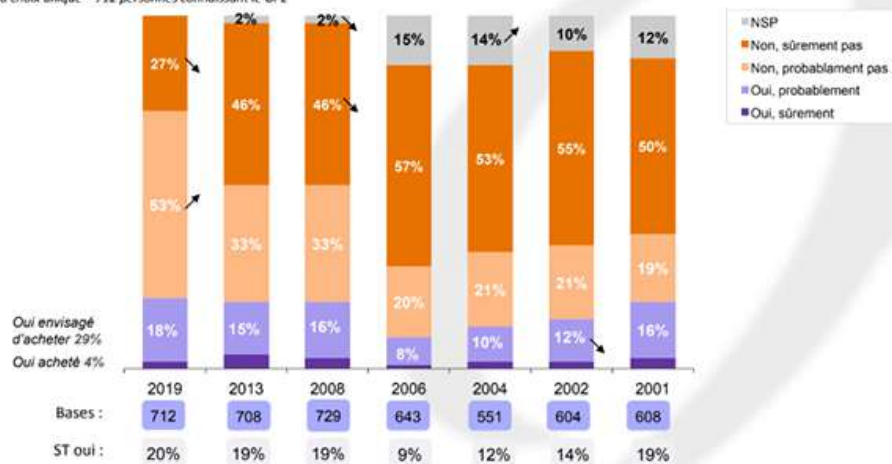
Des intentions d'achat d'un véhicule GPL en hausse

Malgré des opinions et des préjugés tenaces sur le GPL (accès aux parkings souterrains interdit, etc.), les intentions d'achat sont en petite hausse chez les 20 % du panel connaissant le GPL, soit 1 % de plus par rapport à 2013. Ces chiffres rapportés à l'échelle de la France pourraient soutenir un marché potentiel de 400 000 véhicules selon le CFBP. 75 % des automobilistes GPL se disent, eux, prêts à racheter ce type de véhicule en raison du caractère économique (62 %), mais aussi pour les vertus environnementales (20 %), d'où un indice de satisfaction très fort, les propriétaires d'un véhicule GPL lui attribuant une note de 7,7 sur 10.

Comme les années précédentes, 1 Français sur 5 connaissant ce carburant pourrait envisager d'acheter un véhicule au GPL

Q16. Envisageriez-vous d'acheter un véhicule au GPL ?

Question à choix unique – 712 personnes connaissant le GPL



Les véhicules au GPL gagnent en popularité !

Existant depuis plusieurs années déjà, les véhicules au GPL sont de plus en plus populaires auprès des automobilistes français. En tout cas c'est ce que met en avant un sondage entrepris pour le Comité Français du Butane et de Propane (CFBP).



200 000 véhicules GPL sur les routes © kzenon/Istock.com

49 % des Français connaissent l'existence des véhicules GPL

Réalisé par Occurrence pour le compte du CFBP, le sondage entrepris auprès d'un échantillon de 1 000 personnes démontre que le **GPL** (Gaz de pétrole liquéfié) avance petit à petit vers le haut du classement des carburants utilisés par les automobilistes français. Même s'il est toujours méconnu par une majorité, aujourd'hui 49 % des Français disent connaître cette énergie responsable contre 39 % en 2013. Selon certains sondés, cette technologie sortirait gagnante s'il y avait plus de stations pour les véhicules au GPL (14 %) ou plus d'information (13 %) sur le sujet.

200 000 automobilistes français utilisent ce carburant

L'analyse du CFBP souligne que seules 200 000 voitures roulent avec cette alternative sur le marché en France et que le pays compte 1 650 stations. Ces **véhicules** fonctionnant au GPL seraient économiques et offriraient plusieurs avantages écologiques. Pour les automobilistes français qui possèdent ce type de voiture, plusieurs facteurs ont influencé leur choix : 47 % pour le prix, 40 % pour le prix inférieur du *carburant* et 28 % pour son faible influence sur l'environnement. Notons que le prix d'un véhicule tourne autour de 9 556 euros.

Des voitures plus économiques ?

En effet, les véhicules fonctionnant au GPL émettraient 20 % (en moyenne) de CO₂ de moins qu'un moteur à essence classique. Si le gaz de pétrole liquéfié est renouvelable, l'émission serait réduite de 80 %. Pour les 100 répondants qui sont propriétaires de véhicules au GPL, 97 % jugent qu'ils sont économiques : le prix à la pompe est de 50 % et 40 % moins cher que l'essence et le Diesel. De plus, un des avantages est que ces véhicules sont classés en Crit'Air 1 (certificat qualité de l'air le plus avantageux) peu importe l'année d'immatriculation.

Utiliser un carburant écoresponsable

Pour rappel, le GPL est un carburant alternatif naturel qui est composé d'un mélange de gaz naturel, de butane et de propane. C'est pourquoi beaucoup le considère comme un produit écoresponsable pour leurs véhicules. À noter que l'alimentation du moteur se fait soit par *injection liquide* ou gazeuse. Selon le CFBP l'avenir pourrait être plus positif avec l'arrivée du bio-GPL.



Vaillant ne mise pas sur le R32 et fait le pari audacieux du propane pour ses PAC



La filiale française du groupe allemand s'attaque à la rénovation avec deux innovations dans chacune de ses marques, Saunier Duval et Vaillant.

Vaillant Group n'a pas attendu le grand remplacement du fioul voulu par le gouvernement pour miser sur la pompe à chaleur.

D'abord chez Saunier Duval, où une troisième ligne de production a été créée cette année à Nantes, qui en fait le premier site français de fabrication d'unités extérieures de PAC. L'occasion pour la marque d'élargir sa gamme, avec du monobloc, du bibloc, du chauffage seul, et de toucher plusieurs marchés : le remplacement du chauffage au fioul, le neuf mais aussi le renouvellement du parc datant de 2006 à 2009, en proposant des appareils plus qualitatifs. *"Nous essayons de proposer le même standing avec les PAC que ce que nous avons fait avec les chaudières, c'est-à-dire des équipements performants, avec une longévité garantie et des pièces de rechange disponibles jusqu'à 15 ans après l'arrêt de production de la référence"* confie Régis Luttenauer, directeur France de Vaillant Group, ajoutant *"les PAC à 1 €, c'est très bien, mais si l'appareil tombe en rade dans 10 ans, malheureusement l'utilisateur, qui a déjà des revenus très modestes, aura du mal à se rééquiper."*

Pas de R32, mais du propane dans les PAC

Saunier Duval mise donc sur sa gamme de PAC air/eau Genia commercialisée depuis 2018, et qui fonctionne au... R410A. *"Pour l'instant, à court terme, il n'est pas prévu de modifier le réfrigérant, mais nous travaillons énormément sur les fluides, comme le R290"* avoue Régis Luttenauer. L'autre marque du groupe, Vaillant, va d'ailleurs sortir une PAC air/eau au propane, le R290, donc, dès juin 2020, l'aroTherm Plus, disponible en 3, 5, 7, 10 et 12 kW. Son avantage, une température de sortie d'eau à 75 °C, idéale en remplacement de systèmes de chauffage au fioul. Son inconvénient, la mauvaise image du propane, qui peut effrayer certains installateurs à cause de son risque élevé d'inflammation, et de brûlure par le froid. *"Nous avons créé 24 brevets techniques pour cette PAC, une partie est destinée au bruit de l'unité extérieure, l'autre pour sécuriser le système avec l'utilisation du propane"* insiste Régis Luttenauer. Et il l'assure, aucune fuite n'est possible ! Mais si fuite il y a, aucune étincelle n'est envisageable dans l'unité extérieure, elle dispose même d'un échangeur à double paroi pour que le gaz ne se répande pas jusque dans les émetteurs à l'intérieur du domicile. *"Le plus gros du travail résidera dans l'accompagnement pour la mise en service des équipements et la pédagogie faite auprès des artisans, concède Régis Luttenauer. Nous fournirons, en cas de recharge, ce qui est quasiment impossible, des bonbonnes préchargées et très sécurisées, et les PAC seront livrées préchargées. Pour l'installateur, l'utilisation du R290 sera transparente."* Si le produit ne sera disponible à la vente que dans un an, il sera véritablement la star du stand de Vaillant lors d'Interclima en novembre. Reste à voir comment les professionnels accueilleront ce fluide au potentiel de réchauffement climatique quasi nul mais classé A3 "extrêmement inflammable"... Le mastodonte allemand du chauffage ne sera pas seul à proposer ce fluide pour des petites puissances dans l'Hexagone. Le fabricant français de PAC Auer Thermodynamique propose depuis de nombreuses années des équipements fonctionnant au propane.

Nouvelle murale gaz pour le collectif

Le groupe allemand profitera également du salon Interclima pour présenter, cette fois-ci sur le stand voisin de Saunier Duval, une chaudière murale à condensation pour le collectif, la Thema Condens H-flex. L'appareil, qui s'adresse principalement aux bailleurs sociaux, est adaptable aux conduits supérieurs à dix mètres et aux conduits Shunt et Alsace, et sera fourni avec plusieurs accessoires spécifiques, notamment un conduit au diamètre réduit, le DN50, pour les installations étroites. La chaudière a aussi, et surtout, l'intelligence d'autoadapter sa puissance en fonction de la longueur des conduits, en identifiant les pertes de charge et en adaptant son ventilateur. Le produit sera commercialisé dès septembre.

Et la PAC hybride dans tout ça ? Quand on parle de l'avenir du mariage de la PAC et de la chaudière à Régis Luttenauer, le directeur France de Vaillant Group botte en touche. *"Nous avons la chance de produire les deux, chaudière et PAC, nos équipements sont 'hybridables', ils peuvent se coupler, c'est d'ailleurs une réelle réponse écologique à laquelle nous croyons. Cependant, pour l'instant, les tendances du marché ne nous incitent pas à développer cet axe. Quand les utilisateurs seront prêts, nous pourrons répondre à la demande."*

[\[VIDEO\] Régis Luttenauer livre à Génie Climatique Magazine les raisons du choix du R290 au lieu du R32 :](#)



Auto : les Français méconnaissent toujours les véhicules GPL

Selon une enquête du cabinet Occurrence, près de 8 Français sur 10 connaissent les voitures roulant au GPL, mais seulement 2% en possèdent une. Cette tendance est le résultat d'une méconnaissance de ce type d'[automobile](#).



En France, on recense aujourd'hui près de 200 000 véhicules roulant au [gaz de pétrole liquéfié](#) (GPL). Selon une étude réalisée par le cabinet Occurrence, 78% des Français connaissent ce type de carburant mais seulement 2% d'entre eux l'utilisent. Pour autant, selon l'enquête, un interrogé sur 5 pourrait aujourd'hui acheter ce type d'auto. L'engouement pour ce [type de carburant](#) est aujourd'hui limité en France à cause d'une méconnaissance générale du sujet. Ainsi, les Français pensent que les offres de véhicules GPL sont réduites, peu de stations-service le distribuent et que la revente est compliquée. Un sondé sur 2 pense également que le prix d'achat est en moyenne plus élevé de 1 000€.

400 km d'autonomie pour 30€

Des visions plutôt erronées selon Occurrence. Le prix d'achat d'une voiture GPL serait supérieur d'environ 700€ par rapport à une [essence ou diesel](#). D'autre part, le litre de GPL est aujourd'hui de 0,86€, soit 0,65€ de moins que le SP-95 et 0,55€ de moins que le diesel. Par exemple, un plein de GPL assure une autonomie de 400 kilomètres pour un total à la pompe de 30€.

Enfin, la conduite d'un véhicule GPL est également un geste responsable pour la planète. En effet, ces voitures sont éligibles à la vignette [Crit'air 1](#) puisqu'elles n'émettent aucune particule fine. Le prix d'achat et du carburant ainsi que le geste pour l'environnement permettent à 62% des sondés d'être satisfaits de leur investissement.

Le GPL pèse désormais 10 fois moins que l'électrique en France



Dacia réalise plus de 90% des ventes de véhicules GPL en France, confortant son statut de marque économique. Méconnu et non soutenu, le marché du GPL s'est toutefois effondré, pesant dix fois moins que l'électrique. Le CFBP milite pour une aide au post-équipement de kit GPL pour les ménages les plus défavorisés pour qui la prime à la conversion n'est pas une solution.

Le CFBP (comité français du butane propane) ne prêche pas seulement pour sa paroisse et milite pour "un bonus sur tous les véhicules à énergie alternative". En revanche, pour les ménages les plus pauvres, pour qui même la prime à la conversion est insuffisante, le CFBP estime qu'est nécessaire "une aide pour équiper leur véhicule au GPL, et leur permettre de rouler en polluant et en dépensant moins". Cela serait aussi créateur d'emplois, argumente Joël Pedessac, directeur général du CFBP : "100 000 véhicules transformés nécessitent environ un million d'heures par an de main-d'œuvre qualifiée non délocalisable".

En France, les ventes de véhicules neufs fonctionnant au GPL pèsent aujourd'hui dix fois moins que les ventes de véhicules électriques (0,15% du marché contre 1,5%). Pourtant, ceux qui ont franchi le pas en sont satisfaits, exprimant un taux de recommandation de 8/10 (NPS), selon une enquête réalisée par l'institut Occurrence pour le CFBP.

Le véhicule GPL souffre encore d'être méconnu : sur 1 000 personnes interrogées, 71% disent savoir ce que c'est. Et parmi eux, seule la moitié (51%) sait qu'il fonctionne en bi-carburant essence et qu'il ne risque donc pas d'être à cours de GPL par manque de station. En l'occurrence, souligne le CFBP, "il en existe aujourd'hui plus de 1650, ce qui est largement suffisant pour approvisionner un parc d'1 million de véhicules alors qu'il n'est que de 200 000 véhicules".

Ceux qui connaissent le GPL, pourraient envisager d'en acheter un, probablement (18%) ou sûrement (2%), et davantage pour des raisons économiques (59%) qu'écologique (37%). A condition qu'une offre en première monte existe, pour 77% des intentionnistes (contre 23% qui choisiraient le post-équipement).

Cette offre en première monte est peu étendue. Seule Dacia, la marque économique par excellence, propose le GPL sur toute sa gamme. Elle réalise d'ailleurs la quasi-totalité des ventes en France, avec 92% des 1 500 véhicules particuliers neufs vendus à fin mai. Dans le top des ventes, l'Opel Mokka et la Fiat Panda sont les mieux placés après les 5 modèles Dacia.



"Le R290 est idéal pour des hautes températures"



Alexandre Aupet, responsable national de la prescription chez Auer, revient sur le choix du propane opté par le fabricant français depuis une dizaine d'années pour ses PAC et CET.

Vaillant a annoncé la sortie en 2020 d'une pompe à chaleur air/eau au R290. L'utilisation du propane est-elle une surprise pour vous ?

Pas vraiment ! Chez Auer, nous avons fait le choix de ce réfrigérant il y a une dizaine d'années déjà ! Notre responsable Recherche et Développement possède un doctorat sur les fluides frigorigènes. A l'origine de la conception de nos nouveaux systèmes thermodynamiques, deux fluides frigorigènes étaient ressortis comme les plus performants pour développer une PAC Haute Température, à savoir le CO₂ et le R290 mais le CO₂ était très peu performant pour assurer la fonction chauffage donc le R290 a été notre choix.

La mise en avant de cette PAC au R290 par un autre acteur, dont la réputation internationale n'est plus à faire, est une très bonne chose ! C'est idéal pour démocratiser le propane !

Pourquoi avoir choisi le R290 plutôt que le R744 ?

Le propane et le CO₂ sont très performants pour obtenir des hautes températures, et sont dits naturels, donc avec une empreinte carbone nulle. Le CO₂ est intéressant pour l'ECS, c'est d'ailleurs une technologie très répandue pour les CET au Japon, mais il est moins stable pour fournir de l'eau de chauffage ou pour assurer le maintien en température d'un bouclage sanitaire. Nos solutions sont d'ailleurs plus répandues sur le marché français que les solutions CO₂. Nous cherchions aussi à concevoir un système facile à installer et surtout très simple à entretenir (MegaPAC70). Le propane a des pressions sept fois moins élevées que le CO₂. De ce fait, la conception du circuit frigorifique est plus simple donc beaucoup plus économique. Le R290 nous permet également d'assurer la génération de chauffage individuel ou collectif des logements ou autres bâtiments tertiaires (ZéPAC70).

Réfléchissez-vous à d'autres réfrigérants ?

Nous avons effectivement d'autres fluides à l'étude, pour aller chercher encore plus de performances. Mais pour l'instant, notre meilleure arme dans la lutte contre le chauffage au fioul en rénovation, ou pour les bâtiments E+C- et RE2020 en logement neuf reste le R290, avec, entre autres, notre PAC HRC70, qui fournit de l'eau à 70°C, idéale en rénovation, et qui fait partie de l'opération Coup de pouce énergie d'EDF.



Sud Radio
Emission : Ça roule

Script :

Sébastien LE POLLES

[...] On a une autre énergie, c'est le GPL.

Laurence PERAUD

Bonjour Joël PEDESSAC.

Joël PEDESSAC, Directeur général du Comité français du butane et du propane

Bonjour.

Laurence PERAUD

Vous êtes très en forme. Effectivement, le GPL, est-ce que c'est encore une solution d'avenir ? On voulait en parler avec vous. Comment allez-vous ce matin ?

Joël PEDESSAC

Écoutez, je ne vais pas trop mal, un peu chaud, mais ça va.

Pierre CHASSERAY

Un peu chaud, le café bien ?

Joël PEDESSAC

Oui, oui, je suis réveillé depuis longtemps.

Laurence PERAUD

Alors, parlons du GPL.

Pierre CHASSERAY

On en est où, en France, sur le GPL ? Parce qu'on vous a souvent dans Ça roule, Joël PEDESSAC, on essaye un petit peu de donner des solutions pour que chacun puisse trouver son compte quand il écoute l'émission et puis réaliser des économies sur son carburant. Le GPL, est-ce qu'il est menacé par les mesures gouvernementales qui disent : fin des énergies fossiles en 2040, déjà pour commencer.

Joël PEDESSAC

Alors, il pourrait être menacé parce que le GPL, aujourd'hui, c'est du gaz qui est d'origine fossile, mais qui a sa composante renouvelable. C'est-à-dire qu'on est en train de mettre sur le marché du bio GPL qui ne sera plus fossile, il y a à peu près 8 % dans certaines stations aujourd'hui.

Pierre CHASSERAY

C'est comme l'éthanol, un peu ?

Joël PEDESSAC

Oui sauf qu'en fait, votre véhicule, il n'aura pas nécessité de le changer puisque même le jour où vous aurez 100 % de GPS ce sera exactement le même véhicule sans modification. On peut y aller progressivement sans que les stations-service et les véhicules ne soient changés.

Pierre CHASSERAY

C'est vrai que je fais un petit peu ce parallèle parce que c'est vrai qu'on a l'impression que ces deux types d'énergie qui montent progressivement comme ça l'éthanol, le GPL.

Laurence PERAUD

Pourtant, le GPL, excusez-moi, Pierre, mais...

Pierre CHASSERAY

Il est là depuis longtemps.

Laurence PERAUD

Oui. J'en ai toujours entendu parler, le GPL.

Pierre CHASSERAY

Alors, au niveau des ventes, Joël PEDESSAC, sur le GPL, on est comment ? Le parc, il augmente ? Il stagne ? On est comment ? On a du mal.

Joël PEDESSAC



Aujourd'hui, on est à 200 000 véhicules sur le parc français. Il y en a à peu près 8 millions sur le parc européen, le parc européen est en croissance de 3, 4 % et le parc français est en stagnation. En fait, c'est vrai qu'on a ce produit disponible, on a les stations-service, on a un carburant qui est économique comme l'E85, on est autour des 80 centimes du litre et on a tous les critères qui nous permettent de pouvoir apporter une solution pour les gens qui veulent rouler économique et puis un peu plus propre.

Pierre CHASSERAY

Sur l'éthanol, on est sur la même tendance de stagnation donc vous, ça prend du côté de l'éthanol, Sébastien LE POLLES de Flexfuel.

Sébastien LE POLLES

Sur l'éthanol, nous, on a multiplié par dix nos ventes, effectivement, c'est juste une progression, c'est un vrai intérêt aujourd'hui du grand public. C'est différent en fait, on est implanté dans pas mal de pays, on peut le voir. En Italie, par exemple, il y a une vraie notion du GPL, c'est très, très important. En France, effectivement, ça a tendance à stagner. Concernant l'E85, nous, c'est en vraie progression.

Laurence PERAUD

Et on est en crit'Air 1 pour l'E85 comme on est en crit'Air 1 pour le GPL ?

Sébastien LE POLLES

Alors en fait, ce n'est pas du tout en forme de critères, nous, on a les éléments différenciés. Par exemple avec carte grise flexfuel, vous avez installé un boîtier homologué, tout simplement, vous avez le droit de rouler parce qu'en fait, votre carte grise est flexfuel.

Laurence PERAUD

D'accord et parce que Joël, on est en crit'Air 1 quand on est en GPL, on peut rouler même chez Hidalgo ?

Joël PEDESSAC

Alors en fait, c'est vrai, on vient de faire une enquête de notoriété du GPL et c'est un des points que les gens qui ne roulent pas au GPL ne maîtrisent pas du tout. Un véhicule GPL même s'il a 15 ans, il reste qui crit'Air 1. C'est un vrai élément de différenciation par rapport aux autres carburants alternatifs parce que vous n'avez pas besoin d'acheter une voiture neuve pour avoir ce crit'Air 1. C'est des véhicules au gaz, le Gnv, GPL ou les hybrides rechargeables qui bénéficient de ce crit'Air 1 quelle que soit l'année d'immatriculation du véhicule.

Pierre CHASSERAY

On a beaucoup d'offres, je sais qu'il y a Fiat qui suit de près forcément comme le disait Sébastien LE POLLES, en Italie, on est fortement imprégné du GPL, à part Fiat, on a quoi comme marque développe un peu des véhicules GPL ?

Joël PEDESSAC

Il y a un grand constructeur national, Renault qui... Alors, je ne sais pas si Dacia est national ou pas, mais en tout cas c'est les propriétés de Renault, toute la gamme Dacia existe en version GPL. Je ne sais pas si je suis autorisé à le dire, mais il y a les nouveaux moteurs de Dacia GPL vont arriver en fin d'année sur le marché français et il y a tout un renouvellement de la gamme qui va arriver en juin fin 2019, début 2020. Ce sont des modèles Renault.

Pierre CHASSERAY

Et puis du côté de l'éthanol, c'est Ford qui pousse, en ce moment, avec la fameuse pub avec Teddy RINER, quand même, accessoirement.

Laurence PERAUD

Très bonne.

Pierre CHASSERAY

À l'E85. Elle vous fait du bien cette campagne de communication aussi quand même.

Sébastien LE POLLES

Eh bien, on pourrait en tirer des conclusions d'ici quelques semaines. Pour l'instant, on n'a pas vu de vrais impacts directement chez nous, mais effectivement, je pense que de toute cette façon, ça fait du bien. Il faut des offres parce que ça va développer des stations, mais ce n'est pas du tout le même client. Je veux dire celui qui va acheter une voiture neuve et celui qui ne peut pas s'acheter une voiture neuve et qui va garder la sienne, ce n'est pas le même client. Effectivement, les pousser tous que soit le GPL, toutes les énergies alternatives, les pousser en avant pour qu'on puisse avoir des solutions notamment de



baisse de pollution, c'est tout.

Laurence PERAUD

Oui, de rouler plus propre, tout le monde est...

Sébastien LE POLLES

J'ai vu récemment le boss de Ford qui est un type assez exceptionnel parce qu'il n'est pas dans le politiquement correct. Il parle et puis il a une vision en fait et sa vision, ça a été de mettre le paquet sur une campagne comme E85, éthanol, personne n'avait osé jusqu'à présent. Il est très content des ventes des Ford Cougar. Ça marche très, très bien.

Laurence PERAUD

Les Cougar, oui, ça marche bien à prix découvert.

Sébastien LE POLLES

[...] diviser par deux le prix de sa consommation carburant.

Laurence PERAUD

Je voudrais revenir, Joël PEDESSAC, il y a une prime à la conversion également pour le GPL, mais c'est bizarre parce que moi, j'ai en souvenir, alors, c'est peut-être maintenant plus du tout d'actualité, en fait, les Français avaient peur du GPL parce qu'il y a eu des explosions. Ça a quand même totalement desservi ce type de...

Pierre CHASSERAY

Alors, on assure tout le monde, Joël.

Laurence PERAUD

Oui.

Joël PEDESSAC

Oui, alors, il y a eu un accident en 1999, il y a 20 ans.

Laurence PERAUD

Ça remonte.

Joël PEDESSAC

Oui. Vous devez avoir plus de 20 ans, madame.

Laurence PERAUD

Oui. Mademoiselle, s'il vous plaît, mais oui, j'ai plus de 20 ans.

Pierre CHASSERAY

Et il n'y avait pas de soupape de sécurité.

Joël PEDESSAC

Il n'y avait pas de soupape de sécurité sur les réservoirs, aujourd'hui, c'est obligatoire. Dans l'enquête qu'on vient de faire sur l'ensemble, les gens savent que le GPL c'est économique et surtout ceux qui utilisent à part peut-être 98 %, ils sont conquis par le coût. L'histoire de la peur du gaz, ça existe chez 20 % des Français, et ces constances qui ont le baromètre depuis 20 ans, mais laisser des gens qui ne veulent pas gaz chez eux non plus, c'est...

Laurence PERAUD

Oui, mais Joël pour être très honnête, monsieur PEDESSAC, c'est qu'il n'y a que 200 000 véhicules qui roulent GPL encore aujourd'hui, ce n'est pas beaucoup par rapport à la flotte du parc français.

Joël PEDESSAC

C'est peu, mais ce n'est pas lié à la peur.

Laurence PERAUD

D'accord.

Joël PEDESSAC

Ce que les gens nous ont dit dans cette enquête faite par le cabinet Occurrence c'est qu'ils ont peu ou pas assez d'informations. Alors, je vous remercie de participer justement à l'amélioration de l'information...

Laurence PERAUD

Mais de rien.

Joël PEDESSAC

... des automobilistes. En fait, ils ne savent pas trop comment rouler au GPL. Je pense que pour l'E85, c'est pareil, il faut transformer son véhicule ou l'acheter neuf, c'est un peu plus compliqué que



d'acheter un véhicule normal. Ils nous demandent de leur donner plus d'infos pour les parkings. Ils pensent encore que les parkings sont interdits de stationnement véhicules GPL parce qu'il y a des panneaux qui sont restés, voilà.

Laurence PERAUD

Oui, les panneaux sont restés. Nous sur notre parking, le panneau est resté.

Pierre CHASSERAY

Il faut rassurer aussi sur un point, vous savez, il y a des Tesla qui ont brûlé et ça n'empêche pas à Tesla d'avoir une magnifique communication autour de ces voitures qui sont de très belles autos d'ailleurs. Il faut comprendre que même des voitures, il y en a qui ont brûlé, voilà. Il y a eu un accident une fois c'est terrible malheureusement, il n'y avait pas de soupape de sécurité à l'époque, maintenant, il y en a, on n'a pas connu un seul, on ne déplore aucun accident depuis combien 20 ans ?

Laurence PERAUD

Oui, c'est ça, depuis 99. Mais du coup, même question à vous, monsieur PEDESSAC, que j'ai posée à notre ami Sébastien LE POLLES, pourquoi l'État ne vous aide pas à développer plus les moteurs GPL puisqu'au niveau environnemental, il pollue 20 % de moins de CO2 qu'avec une essence classique.

Joël PEDESSAC

Alors, je vais être très politiquement correct. L'État, il nous aide parce que sur le GPL, vous avez 2 centimes de taxes sur le carburant, c'est pour ça que vous l'achetez à 80 centimes du litre, l'essence est à 70 et le diesel, il est à la 60. En fait, ils nous aident au travers de la taxe du carburant, maintenant, il faudrait qu'ils nous aident dans sa parole publique c'est-à-dire qu'il ne parle que du véhicule électrique, que du véhicule électrique, que du véhicule électrique et...

Laurence PERAUD

C'est ça.

Pierre CHASSERAY

Un peu d'électriques aussi.

Joël PEDESSAC

... ça donne l'impression qu'il n'y a rien d'autre que le véhicule électrique. Le GPL est vraiment une solution qui mérite qu'ils poussent, les cartes grises sont gratuites dans quasiment toutes les régions françaises et les entreprises...

Pierre CHASSERAY

Pareil sur l'éthanol. C'est marrant, il y a un vrai parallèle entre les deux.

Joël PEDESSAC

Parallèle oui, mais prenez les carburants alternatifs.

Laurence PERAUD

Monsieur PEDESSAC, on a Stéphane qui nous dit, par contre, attendez, je vais remonter, c'est sur Facebook, sur la page Facebook de Sud Radio, le système de remplissage à la pompe [...] que ça peut faire peur, super mal adapté, pompe mal entretenu et on se croit pour des parias.

Joël PEDESSAC

Alors, il doit aller dans une station des anciennes générations. Il y a des stations qui était n'ont pas forcément été remises au goût du jour même si elles offrent tout le niveau de sécurité souhaité. C'est du gaz, on ne fait pas le plein exactement comme en diesel ou en essence, mais il faudrait qu'il nous écrive pour nous dire quel est son problème et faire un plein de gaz, ça se fait en 2 minutes. Votre voiture à peu près 400, 500 kilomètres d'autonomie en gaz et elle peut rouler aussi à l'essence et les stations-service sont renouvelées tous les 10 ans à peu près et il est peut être allé dans une station qui n'était pas en très bon état.

Pierre CHASSERAY

Et Sébastien LE POLLES qui ajoutait peut rouler aussi à l'essence et il a ajouté et à l'éthanol.

Joël PEDESSAC

Tout à fait.

Pierre CHASSERAY

Vous avez toutes les raisons de vous entendre tous les deux.

Laurence PERAUD

Oui, j'ai l'impression.

**Joël PEDESSAC**

On a eu une Ford plus... toute de suite, il y a quelques années qui fonctionnait essence, E85 et GPL puisqu'en fait, on peut transformer aussi son véhicule essence au GPL, ça, c'est un marché qui peut se faire par des installateurs, peut être les mêmes qui montent le kit éthanol. Ça coûte un peu plus cher puisque c'est plutôt entre 2 et 3000 euros TTC, il faut ajouter un réservoir, il faut mettre un système d'injection, c'est plus complexe que le boîtier éthanol, mais néanmoins, ça vous permet d'avoir une belle voiture essence que vous n'avez pas achetée trop cher et qui va vous permettre à la revente d'avoir une vignette, une carte grise gratuite, de bénéficier de crit'Air 1 immédiatement. Voilà, il y a un certain nombre d'avantages qui sont associés à ça.

Pierre CHASSERAY

Et juste pour finir, merci, Joël PEDESSAC d'avoir été avec nous, ce matin, sur Sud Radio. Juste pour finir, Sébastien, combien ça coûte pour que celui qui a un véhicule essence et qui veut le transformer en éthanol ? Ça coûte combien ?

Sébastien LE POLLES

Alors, il faut compter environ 690 euros TTC posés pour les premiers prix, de se faire une Clio ou une 208 ou n'importe quel...

Pierre CHASSERAY

Oui, ça économise 500 euros par an, ça veut dire en 1 an et 4 mois, on a rentabilisé.

Sébastien LE POLLES

500 euros, c'est pour la personne qui n'existe pas, celui qui fait 12 000 kilomètres.

Laurence PERAUD

D'accord.

Pierre CHASSERAY

C'est-à-dire les moyennes, c'est les moyennes, mais si vous êtes un gros rouleur, ça amorti en moins d'un an. En même temps, ceux qui ont besoin de ce type d'outils, c'est ceux qui roulent beaucoup et qui en ont marre de mettre beaucoup de pleins.

Sébastien LE POLLES

Effectivement.

Pierre CHASSERAY

500 euros pour 12 000 kilomètres.

Laurence PERAUD

Oui, ça va.

Pierre CHASSERAY

C'est bon.

Laurence PERAUD

Merci beaucoup monsieur PEDESSAC, directeur général du Comité français du butane propane pour parler du GPL, encore une solution d'avenir.

Pierre CHASSERAY

On en parle trop peu de ces énergies alternatives, on est à fond sur l'électrique et en fait, la France fourmille de bonnes idées pour vous faire faire des économies sur votre plein puisque la mobilité commence à coûter trop cher et ce qui me fait peur c'est que j'ai l'impression qu'on n'a pas entendu le message de l'année dernière, au moment de l'augmentation des prix des carburants, ils sont ou un prix là. Et puis, on va en parler, mais je vous en parlerai à la prochaine fois sur la mécanique d'augmentation des prix des carburants, ça veut dire qu'en septembre, je peux déjà vous prévoir qu'en septembre, octobre, le diesel repassera devant le prix de l'essence. Ça s'appelle la driving season. C'est un principe américain c'est-à-dire que les Américains sont en flux tendu, ils roulent beaucoup l'été, ils roulent à l'essence, qu'est-ce qui se passe ? Comme ils prennent beaucoup d'essence, le produit se raréfie dans les exportations, il devient plus cher notamment sur notre territoire en Europe et en France, voilà pourquoi l'essence coûte à nouveau plus cher que le diesel et au moment où les Américains roulent moins parce qu'ils sont à la maison, en dehors de la driving season, la saison où on roule, eh bien, qu'il se passe ? Il y a à nouveau plus de produits, plus d'offres que de demandes, on fait baisser les prix de l'essence, le diesel repasse au-dessus et derrière ça fait jaunir les Gilets.

Laurence PERAUD



Et vous êtes super passionnant Pierre CHASSERAY, merci pour cette explication.

Pierre CHASSERAY

La confiture c'est comme la culture moins on en a, plus on l'étaie.

Laurence PERAUD

Allez, le GPS est terminé pour aujourd'hui. On va parler dans quelques instants de cette agence de voyages qui peut vous emmener en vacances et en escapade au volant d'une 4L. Alors ni GPL, ni flexfuel, mais on en parle avec son créateur...

Pierre CHASSERAY

C'est énorme.

Laurence PERAUD

... j'adore, Geoffrey [...]. Pour l'instant, on va déjà ...

FIN

[EXTRAIT]



L'étude menée par Occurrence pour le CFBP démontre que ce carburant alternatif reste méconnu.

Le GPL en réponse à l'exigence Crit'Air

Alors que les modalités de circulation se durcissent pour respecter la qualité de l'air, les véhicules roulant au GPL représentent une alternative économique et écologique encore peu utilisée. Et pour cause, les automobilistes appréhendent partiellement ce carburant.

[Contenu réservé aux abonnés]

Journaliste : Saida DJERRADA