

Audition publique du 19 mars 2013

Assemblée nationale, OPESCT

**"Les nouvelles mobilités sereines et durables :
concevoir des véhicules écologiques"**



***Pour une transition énergétique
ambitieuse et réaliste : quelle
place pour le GPL ?***

Le secteur des transports représente 35 % de la consommation totale d'énergie en France, est responsable de 26 % des émissions de gaz à effet de serre et de 50 % des émissions d'oxydes d'azote. Derrière ces chiffres, les enjeux sont multiples :

- développement durable & prévention des risques sanitaires environnementaux,
- indépendance énergétique, coût, accès à l'énergie, et disponibilité des infrastructures et services,
- mobilité, condition souvent indispensable à l'intégration et au développement socio-économique.

Mieux se déplacer, améliorer la qualité de l'air, optimiser les performances et garantir l'accès aux énergies alternatives sont des impératifs. La transition énergétique dans les transports passera par une évolution des comportements, insufflée par des politiques incitatives et une disponibilité des énergies alternatives, tant du point de vue des infrastructures que du coût.

Le système de bonus – malus lancé en 2008 à l'issue du Grenelle de l'Environnement a démontré les preuves de son efficacité en termes d'émissions de CO2. Les ventes de véhicules neufs en 2010 et 2011 offrent à la France 5 ans d'avance sur l'objectif européen d'émissions moyennes des véhicules fixées à 130 g de CO2/km pour 2015.

Le bonus spécifique (de 2 à 5000€) instauré pour permettre le développement des énergies alternatives en a aussi démontré la pertinence : l'exemple emblématique du GPL dont le marché est passé de 3000 à 75 000 en 2 ans (100 000 véhicules livrés entre 2008 et 2010) puis le retournement de marché en 2011 après sa suppression ; le succès des véhicules hybrides ou la mobilisation des acteurs de la filière électrique... Il est un signal prix facile à comprendre et à internaliser dans le prix de vente d'un véhicule.

Pour permettre de maintenir un minimum de visibilité aux carburants alternatifs, il est pertinent de réorienter le bonus uniquement sur les énergies alternatives, en créant un bonus de 400€ pour les véhicules GPL, GNV et E85 émettant moins de 130 g/km (seuil de l'objectif Européen de 2015), et de stabiliser ce bonus jusqu'à fin 2015.

Cette proposition aurait de plus le mérite d'atteindre l'équilibre budgétaire du système – voire de lui permettre d'être bénéficiaire – sur la base de prévisions réalistes de ventes de véhicules des différentes catégories concernées.

Des solutions pour une mobilité durable comme le GPL carburant permettent de répondre aux besoins de mobilité de ceux qui n'ont pas d'alternative à la voiture tout en prenant en compte les impératifs de santé publique, d'accès à l'énergie et de budget. Selon une étude européenne menée par un organisme de recherche collaborant avec la Commission Européenne¹, les bénéfices économiques et environnementaux d'une augmentation nette de la part de marché du carburant GPL en Europe (de 2 à 10%) en 2020 seraient notamment :

- Une réduction de 350 millions de tonnes des émissions de CO₂,
- Une amélioration d'au moins 7 milliards d'euros de la balance commerciale de l'Europe,
- Un mix énergétique plus équilibré avec une tension moindre sur le prix du diesel,
- Une industrie automobile plus « verte » et plus compétitive.

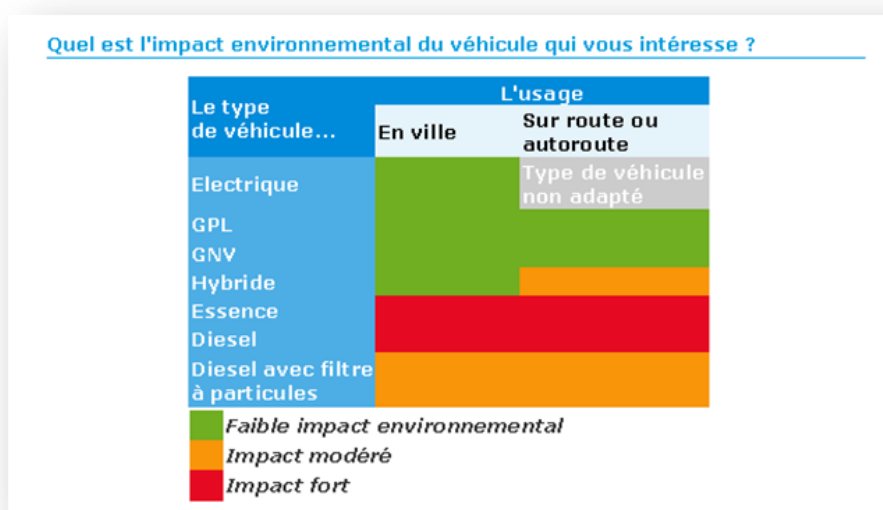
Quasiment tous les modèles de véhicules essence, quelles que soient leur puissance ou leur catégorie, peuvent être équipés au GPL que ce soit directement sur chaîne pour les véhicules neufs ou dans des ateliers spécialisés pour les véhicules d'occasion. Sur les plans environnemental, économique et social, une telle mesure aurait pour effet de détourner partiellement les automobilistes du diesel, d'améliorer leur pouvoir d'achat et de permettre en particulier aux personnes qui n'ont pas la possibilité de s'acheter un véhicule neuf de rouler plus propre et plus économique. A cela s'ajoute les bénéfices en termes d'emploi : cette transformation représente environ un million d'heures par an et pour 100 000 véhicules de main d'œuvre qualifiée non délocalisable.

Joel Pedessac, Directeur général du Comité Français du Butane et du Propane

¹ Study on the impacts of LPG cars penetration in EU31 on the exhaust air emission reduction, Modèle TREMOVE, 2009, Transport and Mobility Leuven, Université Leuven de Belgique

Le GPL un carburant propre², disponible et économique

au fort potentiel de développement



<http://ecocitoyens.ademe.fr/mes-deplacements/adopter-leco-conduite/bien-choisir-sa-voiture>

Parmi les solutions qui permettent de répondre aux enjeux environnementaux, de mobilité et de santé publique, le GPL carburant est l'une des plus abouties pour le secteur des transports. Il présente de nombreux atouts pour l'amélioration de la qualité de l'air des zones urbanisées, réduire les émissions de gaz à effet de serre et développer des solutions de transport économiques pour les ménages tout en diminuant leur empreinte environnementale.

Reconnu pour sa contribution à la diversité énergétique et surtout aux objectifs environnementaux et de santé publique, le GPL est aujourd'hui l'un des carburants alternatifs les plus utilisés au monde avec plus de 21 millions de véhicules dont 6,7 millions dans l'Union Européenne.

Le succès de son développement dans de nombreux pays souligne sa pertinence et son fort potentiel. Il démontre que, avec le soutien durable et visible des pouvoirs publics, le GPLc peut émerger comme un élément clé du portefeuille énergétique combinant des bénéfices environnementaux, socioéconomiques et de santé publique importants.

² Loi sur l'Air 1996

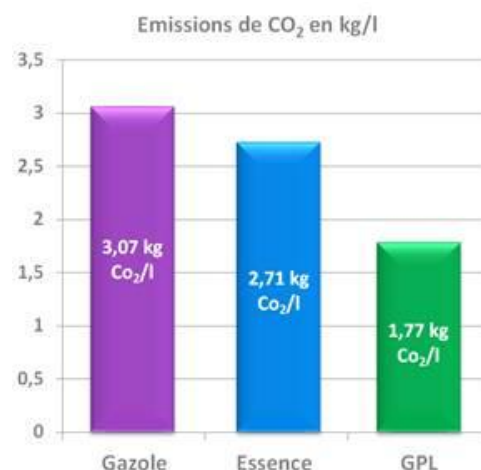
LE GPL, UN CARBURANT PROPRE

L'utilisation du GPL réduit les émissions de CO₂

L'objectif fixé par l'Union Européenne est de réduire de 20% les émissions de CO₂ à l'horizon 2020 pour lutter contre le réchauffement climatique.

> Les émissions de CO₂ d'un véhicule GPL sont plus faibles que celles des deux carburants les plus utilisés, l'essence et le gazole. En effet, les émissions de CO₂ d'un véhicule GPL sont en moyenne et à l'usage inférieures de 16% à celles d'un moteur essence et de 11% à celles d'une motorisation diesel³. Contrairement au méthane, il n'est pas un gaz à effet de serre.

> **Un effet immédiat sur le parc existant :** le fait d'équiper au GPL 1% du parc automobile essence actuel, permettrait de réduire immédiatement les émissions de CO₂ de près de 40 000 tonnes par an⁴.



Le GPL n'émet pas de particules

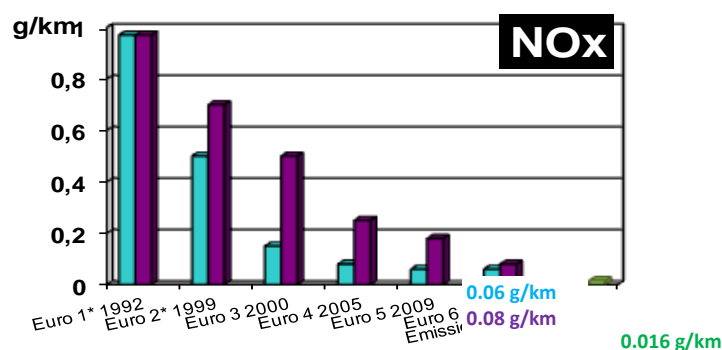
Les particules fines pénètrent profondément dans les alvéoles pulmonaires et favorisent les maladies respiratoires (asthme, allergie...). Elles sont cancérigènes (rapport OMS 2012)

> **La combustion du GPL carburant est complète, elle ne produit donc pas de particules.** Cette caractéristique du GPL est primordiale dans la lutte contre la pollution atmosphérique et les maladies respiratoires.

Le GPL limite les émissions d'oxydes d'azote (NO_x)

Les oxydes d'azote participent aux pluies acides et à l'eutrophisation des sols, à la destruction de la couche d'ozone (stratosphériques) et par conséquent contribuent à l'effet de serre. Présents en grande quantité dans l'air, en cas de pic de pollution, ces gaz irritants pour les bronches favorisent les infections pulmonaires.

> Le GPL est l'un des carburants qui émet le moins de NO_x. En effet, une motorisation GPL rejette jusqu'à 96% de NO_x de moins qu'une motorisation diesel et jusqu'à 68% de moins qu'une essence⁵.



³ « du puits à la roue » : de l'extraction du produit à sa combustion. Etude WtoW de la Commission Européenne

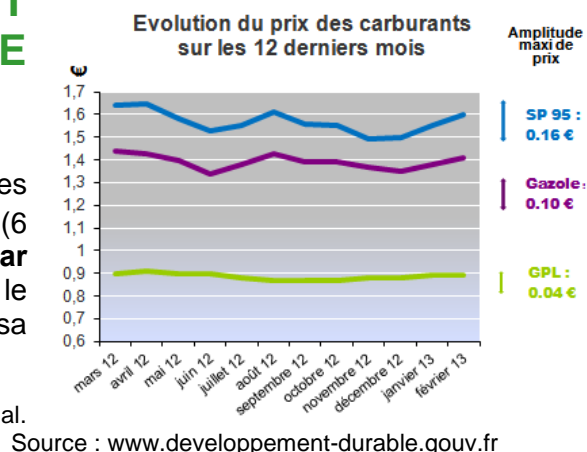
⁴ Estimation effectuée sur la base d'un véhicule représentatif du parc moyen essence émettant 163g de CO₂/km et parcourant 10 000 km par an.

⁵ Selon l'étude European Emission Test Programme, réalisée par 4 laboratoires européens indépendants (l'Institut Français du Pétrole (IFP), le Millbrook Proving Ground en Angleterre, le RWTÜV en Allemagne et le TNO au Pays-Bas), 2004

LE GPL, UN CARBURANT ECONOMIQUE POUR LA MOBILITE DE TOUS

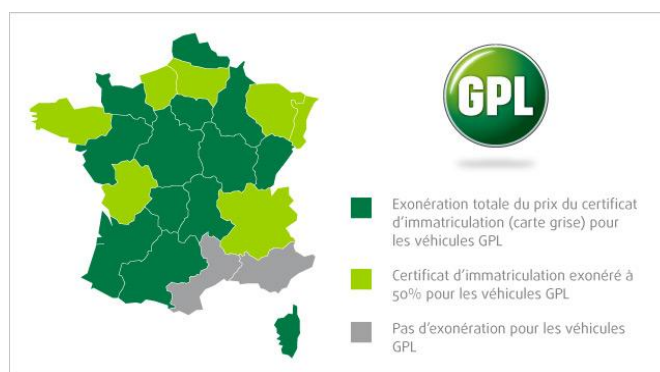
> Le GPL est le moins cher des carburants disponibles en France grâce notamment à une TICPE réduite (6 ct/l). Son prix moyen en février 2013 était de **0,89 € par litre** contre 1,60 € pour le Super 95 et 1,41 € pour le Gazole. Le prix du GPL se caractérise également par sa relative stabilité par rapport aux carburants classiques.

Prix mensuels moyens sur le territoire national.



> En fonction des régions, le certificat d'immatriculation est exonéré⁶ :

- à 100 % (Auvergne, Basse-Normandie, Bourgogne, Centre, Champagne-Ardenne, Corse, Franche-Comté, Ile-de-France, Limousin, Midi Pyrénées, Nord-Pas-de-Calais, Pays de la Loire)
- ou de 50 % (Alsace, Bretagne, Haute-Normandie, Lorraine, Picardie, Poitou-Charentes, Rhône-Alpes).



> L'achat d'un véhicule neuf GPL est moins coûteux qu'un véhicule diesel à performances comparables.

> De plus en plus de communes, à l'instar d'Alès, Avignon, Bordeaux, Orléans, Puteaux, ... ont adopté le disque vert de stationnement qui accorde un **stationnement privilégié gratuit d'1h30** en voirie aux véhicules propres notamment GPL.



> Jusqu'à 30 % de réductions auprès de compagnies d'assurances

Avantage supplémentaire pour les entreprises

> TVA récupérable à 100 %.

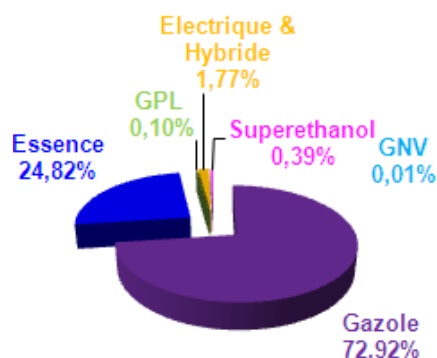
⁶ Condition 2013. Source : www.carte-grise.org

LE GPL, UN CARBURANT D'AVENIR QUI CONTRIBUE A LA DIVERSIFICATION ET A LA SECURISATION DES APPROVISIONNEMENTS ENERGETIQUES

Diversification du mix énergétique

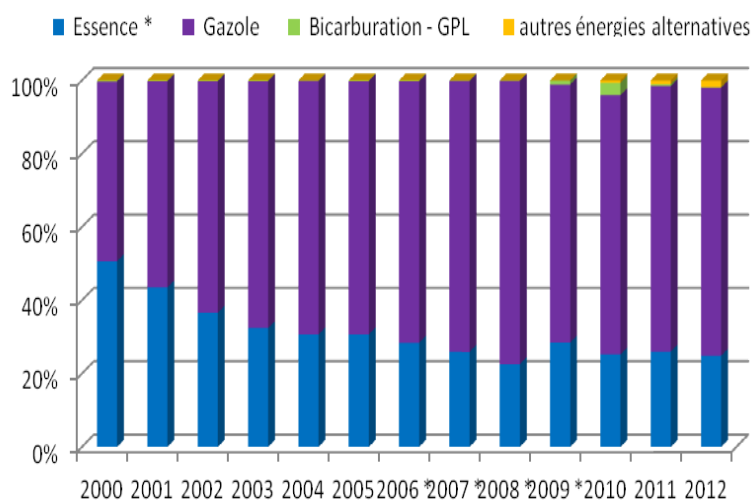
Depuis une quinzaine d'années le marché des véhicules GPL a beaucoup évolué principalement au gré des différents aménagements réglementaires et des stratégies liés aux carburants alternatifs décidés par les pouvoirs publics. La suppression brutale du bonus écologique de 2000€ intervenue fin 2010 avec 2 ans d'anticipation a freiné l'offre des constructeurs et par conséquent les ventes de véhicules GPL neufs. En 2012, le GPL représentait moins de 1% des parts de marché des ventes de véhicules neufs, toutes énergies confondues alors qu'il avait atteint 3% en 2010.

Mix VN 2012 (source : 3A)



La proportion annuelle des ventes de véhicules neufs à énergie alternative se situe autour de 2 % hormis en 2010 où elle a atteint 4 %. Force est de constater que la faible pénétration des énergies alternatives ne permet pas d'infléchir la tendance haussière du parc en véhicules diesel.

En 2009, la part du GPL dans la consommation globale de carburants représentait 0.2 % contre 78,8 % pour le gazole et 21 % pour les supercarburants. Le parc GPL à fin 2011 se situe approximativement autour de 180 000 VP sur un parc total de plus de 31 millions de VP dont plus de la moitié est diesel.



Données 2000-2009 SOeS

* 2006 : y compris électricité-essence

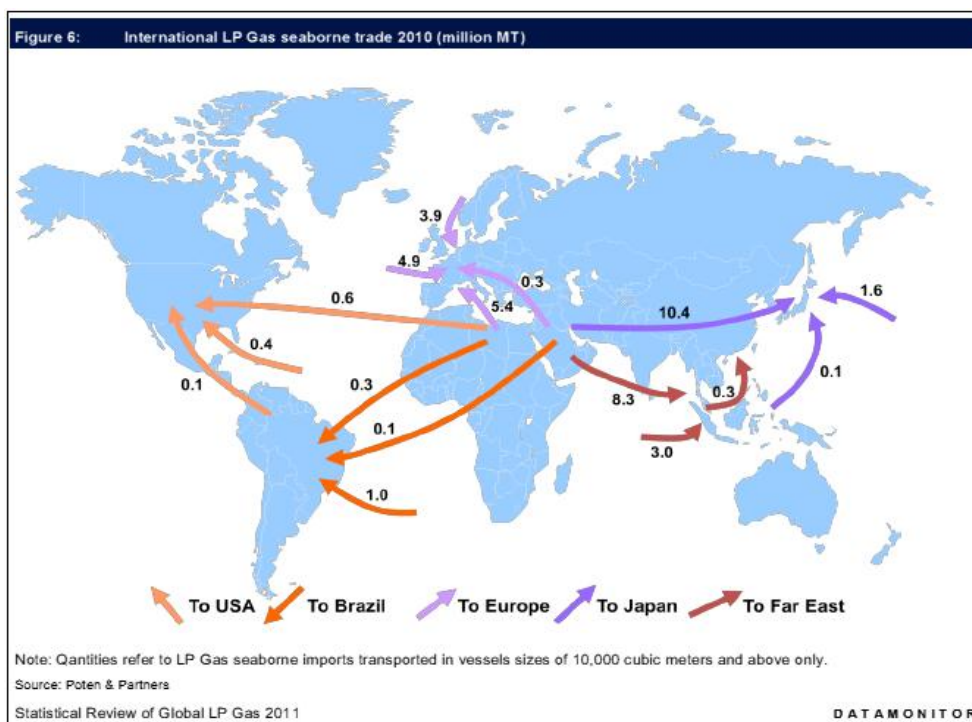
* 2007 2008 2009 : y compris électricité-essence et superéthanol

Données 2010-2012 : Fichier 3A

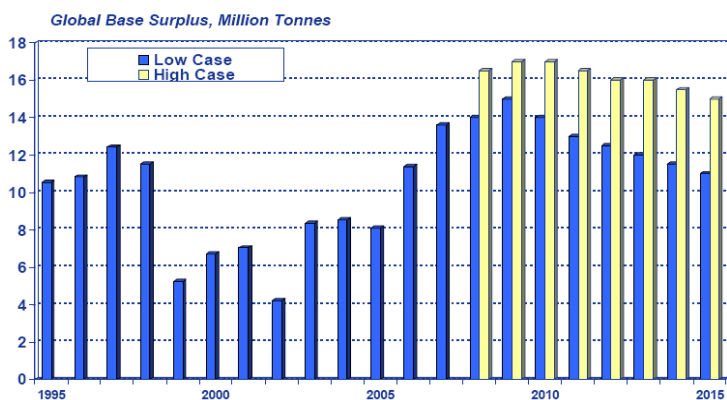
Disponibilité de la ressource

➤ Les GPL sont issus pour 40% des volumes commercialisés sur la planète du raffinage du pétrole et pour plus de 60% de l'exploitation des champs de gaz et de pétrole (gaz associés). Leur production est indissociable de ces 2 sources, ce qui en fait une énergie disponible partout. La croissance de la ressource est estimée entre 2 à 4 %/an jusqu'en 2025.

Un usage plus important du GPL carburant pourrait contribuer de manière significative à la diversification des ressources énergétiques et des sources d'approvisionnement. Les sources d'approvisionnement pour l'Europe sont principalement le Royaume Uni, la Norvège et l'Algérie.



➤ En France, les capacités d'approvisionnement et de distribution du GPL carburant permettraient de fournir un parc automobile 10 fois supérieur à ce qu'il est aujourd'hui sans déséquilibrer les marchés. Les analystes font le constat que le GPL est dans une phase de surproduction croissante due principalement à l'augmentation de la demande mondiale de gaz naturel et de pétrole auxquels la production de GPL est associée.



= 11 à 17 millions de tonnes de GPL disponibles par an

LE MARCHÉ DU GPL CARBURANT EN FRANCE

Un carburant d'avenir

➤ Le GPL est à la fois un carburant disponible aujourd'hui et indispensable pour le futur. La souplesse de la technologie GPL lui permet d'être associée à d'autres énergies alternatives. Le moteur GPL peut notamment être couplé à une motorisation électrique permettant de réduire de manière encore plus significative les émissions de CO₂. Injecté dans un moteur diesel, il permet de réduire sensiblement les émissions de particules, NOx et CO₂.



Dés 2005, le CFBP et RMGaz ont développé un prototype Hybride GPL/Électrique, basé sur un modèle Toyota PRIUS II. Les tests réalisés montraient que le véhicule ne produisait que 92 grammes de CO₂ au km, soit 11,5 % de moins que la Prius essence (104 g/km de CO₂). Hyundai et Kia viennent de lancer les premiers véhicules hybrides électrique/GPL sur le marché coréen.

➤ Selon une étude européenne menée par Transport & Mobility Leuven, un organisme de recherche collaborant avec la Commission Européenne⁷, les bénéfices économiques et environnementaux d'une augmentation nette de la part de marché du carburant GPL en Europe (de 2 à 10%) en 2020 seraient notamment :

- Une réduction de 350 millions de tonnes des émissions de CO₂,
- Une amélioration d'au moins 7 milliards d'euros de la balance commerciale de l'Europe,
- Un mix énergétique plus équilibré avec une tension moindre sur le prix du diesel,
- Une industrie automobile plus « verte » et plus compétitive.

⁷ Study on the impacts of LPG cars penetration in EU31 on the exhaust air emission reduction, Modèle TREMOVE, 2009, Transport and Mobility Leuven, Université Leuven de Belgique

Une technologie normée et rodée

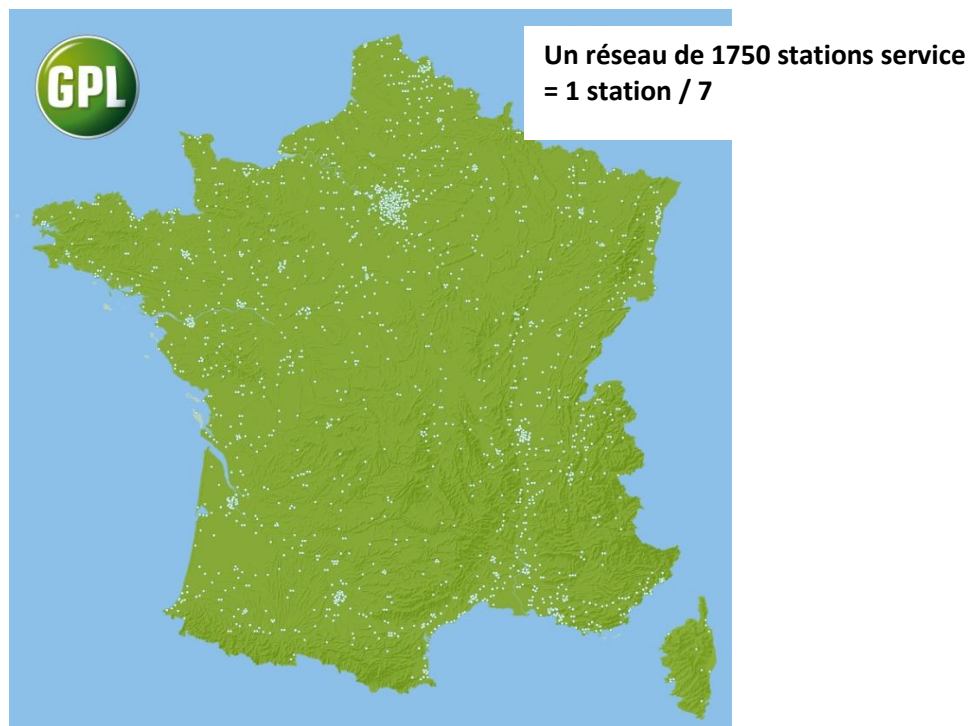
> Un carburant normalisé en qualité (EN 589) avec des équipements répondant à des réglementations internationales (R67-01 & R115)

> En France, quelques modèles sont disponibles grâce à l'offre de constructeurs présents sur le marché du GPL : Dacia, Fiat, Lada, Opel et Renault.

En Europe, et dans des pays comme l'Italie, la Pologne, l'Allemagne, les constructeurs y compris français ont des offres et des modèles en nombre plus conséquents.

> Quasiment tous les modèles de véhicules essence, quelles que soient leur puissance et leur catégorie, peuvent être équipés au GPL.

Des infrastructures de distribution existantes et sous exploitées



> 1.750 stations service soit 1 sur 7 totalement à la charge des industriels (un investissement de 200M€ sur fonds propres des distributeurs de GPL).

> Un réseau dimensionné pour distribuer 1 million de tonnes (équivalent à 1 200 000 véhicules=parc Italien) soit dix fois plus que les ventes actuelles (2012)

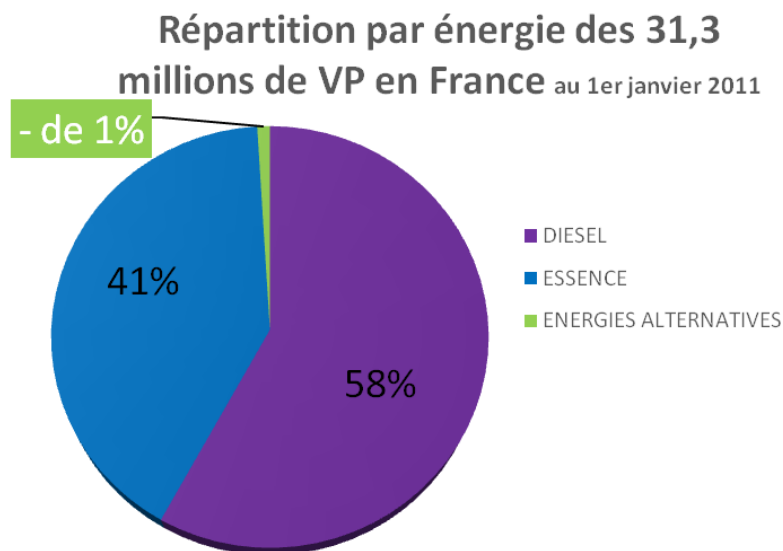
CONTRAIREMENT AUX IDEES REÇUES :

Des emplois existants et des potentiels supplémentaires

- > Une filière GPL française expérimentée constituée d'entreprises distributrices d'équipements, d'un réseau professionnel d'installateurs et d'un maillage suffisant de stations-service pour un usage quotidien (plus de 1 750 en France et plus de 27 700 en Europe). Les milliers d'emplois de cette filière ne sont pas délocalisables.
- > En 2009 et 2010, l'engouement pour les véhicules GPL neufs en France a permis à certains constructeurs de préserver des emplois, malheureusement largement menacés dans la conjoncture actuelle.

Marché toujours émergent

- > Le parc GPL français s'élève à 180 000 véhicules⁸ et on en compte 6 millions en circulation en Europe (plus de 21 millions dans le monde)
- > Le parc automobile français est de 31,3 millions de véhicules particuliers dont 58 % fonctionnent au gazole, près de 42% à l'essence et moins de 1 % de ce parc utilise une solution alternative.



- > En 2009, dans la consommation globale de carburant, le GPL représentait 0.2 % contre 78,8 % gazole & 21 % supercarburants.

⁸ Source: CFBP

> Le GPL est le carburant alternatif le plus largement disponible sur le territoire français puisqu'il est présent dans 1 750 stations-service, soit une station sur sept. De plus, les véhicules GPL sont munis de 2 réservoirs : un réservoir essence et un réservoir GPL. Ainsi la panne de GPL est impossible et l'autonomie du véhicule augmentée de celle du réservoir GPL.



Enfin, le réseau d'approvisionnement français en GPL carburant est adapté et dimensionné pour un parc de véhicules 10 fois plus important que le parc existant.

> L'accès des parkings souterrains ouverts au public est autorisé à TOUS les véhicules GPL.

Depuis 2001, et conformément à la réglementation internationale (R67-01), tous les véhicules GPL présents sur le marché sont munis d'une soupape de sécurité. Depuis 2006, la signalétique d'interdiction de stationner pour les véhicules GPL, non munis de soupape dans les parkings, n'a plus cours.



En 2010, le Club des Voitures Ecologiques et le Comité Français du Butane et du Propane ont créé un nouveau panneau « Bienvenue aux véhicules GPL », pouvant se substituer à l'ancienne signalétique.

En Europe : des atouts reconnus, soutenus & éprouvés

➤ Au niveau européen, le GPLc est reconnu pour ses atouts environnementaux et de santé publique, pour ses avantages en matière de sécurité énergétique, ainsi que pour sa contribution à la lutte contre les changements climatiques et aux politiques de réduction des gaz à effet de serre et de diminution polluants locaux⁹.

Le GPLc bénéficie ainsi de nombreuses opportunités :

- Le GPLc bénéficie d'une fiscalité attractive (TICPE réduite inscrite dans la directive européenne sur la taxation des produits énergétiques 2003/96/CE)
- Dans le paquet européen "Clean Power for Transport : A European alternative fuels strategy" publié en janvier 2013, le réseau du GPL, identifié comme énergie alternative, ne fait pas l'objet d'obligations de développement, celui-ci étant reconnu suffisamment dense. Le GPLc est largement disponible à travers les 27 pays de l'Union européenne avec un réseau de distribution de plus de 27 700 stations-service.

Coverage of transport modes and travel range by the main alternative fuels

Fuel	Mode Range	Road-passenger			Road-freight			Air	Rail	Water		
		short	medium	long	short	medium	long			inland	short-sea	maritime
LPG												
Natural Gas	LNG											
	CNG											
Electricity												
Biofuels (liquid)												
Hydrogen												

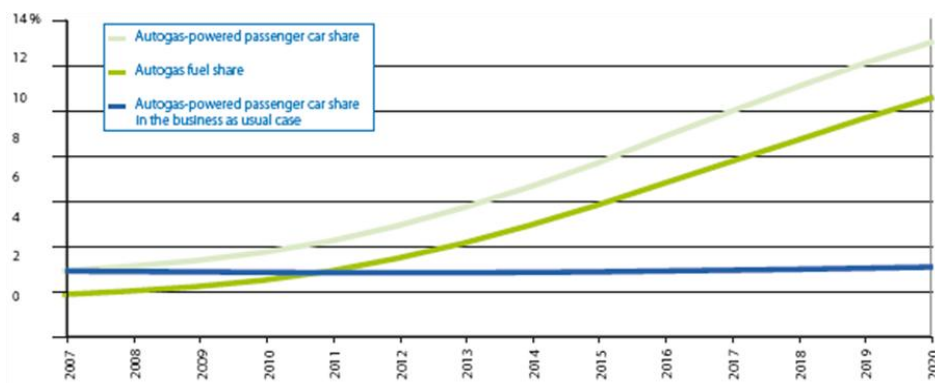
Source: Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions "clean power for transport: a european alternative fuels strategy", 2013, (COM (2013) 17)

➤ C'est en raison de ses qualités que le GPL carburant est en croissance continue dans la plupart des pays européens : Italie, Allemagne, Hollande, Pologne, Belgique, Luxembourg, République Tchèque, Grèce, Portugal, pays baltes, Autriche, Grande-Bretagne, Irlande, Hongrie.

⁹ "Market Development of alternative fuels" report, DG Energie et Transport, Commission européenne, 2003.
Rapport CARS 21, DG Entreprise, Commission européenne, 2008.

➤ Le GPLc bénéficie également de solides perspectives de développement en Europe avec une prévision d'augmentation du flux annuel de : 278 000 véhicules OEM/an en 2010 à 592 000 en 2018¹⁰.

Taux de pénétration du GPL en 2020



Source: TM Leuven, 2008

➤ Toutefois, le marché européen du GPLc est inégal. Le succès de son développement dans plusieurs pays d'Europe et du monde révèle la présence de potentiels inexploités. Ce succès démontre que, sous certaines conditions, le GPLc peut émerger comme un élément clé du portefeuille énergétique combinant des bénéfices environnementaux, socioéconomiques et de santé publique importants.

Parmi les clés du succès figurent:

- Un soutien clair, durable et visible des pouvoirs publics en faveur des énergies alternatives dont le GPL. Ce soutien se traduit par une volonté politique affichée et fiscalité favorable
- L'existence d'une offre constructeurs et de seconde monte dont dépend le soutien clair des pouvoirs publics
- Un réseau de distribution dense
- Une communication auprès du grand public de l'offre et des atouts du GPL

¹⁰ Strategic Overview of the European and North American LPG Market, Frost & Sullivan, 2012

Le GPL carburant en chiffres

DANS LE MONDE (2011)

Véhicules GPL en circulation : 21 millions
Consommation de GPL carburant : 22 millions de tonnes
Réseaux de stations-service : 65 000 stations-service

3^e carburant automobile par le nombre d'utilisateurs

EN EUROPE (2011)

Véhicules GPL en circulation : 6,7 millions de véhicules
Consommation de GPL : 6 millions de tonnes
Réseaux de stations-service : 27 700 stations-service
3 marchés principaux : Pologne, Italie, Allemagne

1^{er} carburant automobile propre par le nombre d'utilisateurs
et l'importance du réseau de distribution

EN FRANCE (2012)

Véhicules GPL en circulation : 180 000
Consommation de GPL : 115 300 tonnes
Réseaux de stations-service : 1 750 stations-service



Comité Français du Butane et du Propane
8, terrasse Bellini - 92807 Puteaux Cedex – www.cfbp.fr

Joel PEDESSAC
Directeur Général
+33 1 41 97 02 86/ +33 6 07 31 65 80
j.pedessac@cfbp.fr

Emilie COQUIN
Responsable Relations Extérieures
+33 1 41 97 02 84/+33 6 63 84 50 40
e.coquin@cfbp.fr