

Script

ALERTE N°	140248015	HEURE	06:44:05
DATE	04/12/2014	DUREE	00:02:44
SUPPORT	Radio Classique		
EMISSION	Trois minutes pour la planète		
PRESENTATEUR	Marie ASTIER - Nicolas PIERRON		

Nicolas PIERRON, Présentateur : « 3 minutes pour la planète » sur Radio Classique. Bonjour, Marie Astier.

Marie ASTIER, Présentatrice : Bonjour Nicolas, bonjour à tous.

Nicolas PIERRON : La qualité de l'air, surtout dans nos grandes villes, est devenue un problème récurrent. Pourtant, les solutions pour réduire la pollution existent. L'une d'elles serait de développer un carburant encore peu utilisé en France mais que tout le monde connaît, c'est le GPL.

Marie ASTIER : Oui, le GPL ou Gaz de Pétrole Liquéfié. Son principal avantage est que, contrairement au diesel, ce gaz n'émet pas de particules cancérigènes. C'est ce qu'explique Franck Laval, il est vice-président d'Écologie sans Frontière, une association notamment spécialisée dans la lutte contre la pollution de l'air.

Franck LAVAL, Vice-président d'Ecologie Sans Frontière : Le GPL ne produit pas de particules fines. Et aujourd'hui, on sait maintenant par les rapports scientifiques, notamment de l'OMS, que ce sont les particules fines qui produisent les maladies les plus graves. Et donc le GPL, pour revenir au GPL, le GPL ne produit pas de particules. Il produit du CO2, certes, mais pas de particules.

Nicolas PIERRON : Mais donc en France, Marie, le GPL reste très marginal ?

Marie ASTIER : Eh oui, chez nous, seulement 250 000 voitures roulent au GPL, c'est moins de 1 % du parc automobile. La faute au lobby français du diesel selon Franck Laval car, ailleurs en Europe, le GPL se porte plutôt bien.

Franck LAVAL : J'étais à Milan récemment, la flotte captive de Milan, c'est-à-dire les taxis et transports sont à peu près à moitié 40 % de GPL. Vous avez les bus londoniens qui sont en train de s'équiper là depuis quelques semaines seulement, c'est une décision récente mais qui a du sens, en bus GPL. Donc le GPL, c'est il y a beaucoup de pays où il s'est développé depuis longtemps, il y a des pays qui s'y mettent. En France, il n'y a absolument rien. La France, c'est le pays du diesel et ça, j'ai l'impression que ça va le rester.

Nicolas PIERRON : Ça veut dire qu'il n'y a aucune volonté politique de développer le GPL en France aujourd'hui ?

Marie ASTIER : Eh bien, la position des pouvoirs publics qui n'est pas très claire. D'un côté, le GPL est très peu taxé, il coûte à peine 80 centimes d'euro le litre. Cela devrait donc nous inciter à en acheter et en 2008, le gouvernement avait même instauré un bonus pour l'achat d'une voiture GPL, mais depuis il a été

supprimé. Joël Pedessac est le directeur général du Comité Français du Butane et du Propane.

Joël PEDESSAC, Directeur général du Comité Français du Butane et du Propane : Il y avait un bonus de 2 000 euros qui a effectivement permis de vendre beaucoup de voitures GPL entre 2008 et 2010, il s'en est vendu 100 000. Ce bonus a été supprimé donc en 2010 et aujourd'hui il se vend à peu près 2 000 véhicules GPL chaque année. Donc l'effet du bonus est quelque chose qui est très incitatif. Aujourd'hui il n'y en a plus que sur l'électrique et sur les véhicules hybrides, c'est un des éléments qui permettrait peut-être, si les pouvoirs publics le décidaient, de relancer la filière des énergies alternatives.

Marie ASTIER : Voilà. Et autres actions que pourrait mener le gouvernement : tout simplement communiquer, parler du GPL. Selon Joël Pedessac, il en faudrait peu pour relancer ce carburant car même les constructeurs français savent fabriquer des moteurs GPL et en vendre d'ailleurs en Europe.

Nicolas PIERRON : Marie Astier, le GPL pour lutter contre la pollution dans les grandes villes, merci. C'était « 3 minutes pour la planète » à retrouver sur notre site Internet www.radioclassique.fr. 6h46.

FIN