

## **Table ronde : impact des véhicules propres sur les réseaux**

**lundi, 19 octobre 2009**

Le très fort désir de voir un parc composé d'une majorité de véhicules électriques relève aujourd'hui du rêve et tous les constructeurs automobiles aimeraient figurer parmi les premiers à le proposer. Pour s'en rapprocher, il existe des solutions intermédiaires comme le GPL ou l'hybride mais aussi et surtout des concepts car 100 % électriques. Néanmoins, la partie cachée de l'iceberg renferme de nombreux domaines (comme la formation des techniciens de maintenance) qui restent à mettre en place.

Selon François Roudie, responsable communication du CCFA, les bonus environnementaux mis en place par les pouvoirs publics après le Grenelle de l'environnement «permettent aujourd'hui de baisser la consommation moyenne de CO2 du parc au rythme d'un gramme par mois». Cette rapide diminution est en partie réalisée par la micro-hybridation de nos véhicules qui représente aujourd'hui 5% et va s'intensifier pour atteindre un taux d'équipement de 50% à l'horizon 2012.

Pour conclure, il ajoute que l'automobile à un futur mais que, malgré les discussions autour du véhicule « propre », le moteur thermique restera largement majoritaire dans les années à venir. Enfin, il souligne les opportunités de travail liées aux transitions technologiques en cours.

Pour François Brunero, responsable chargé du marché GPL carburant chez Butagaz, la solution GPL possède une longueur d'avance sur l'électrique car elle propose un produit déjà disponible sur le marché depuis 1985. Sans être la panacée, le GPL permet de baisser les émissions de CO2 de 15 % malgré une surconsommation sensible et son statut lui procure l'avantage d'être proposé à 0.7 € par litre. « Le GPL équipe 7 millions de véhicules en Europe et un réseau de 1850 stations assurent un ravitaillement sur la quasi-totalité du territoire». Disponible en second équipement, l'installation GPL bénéficie d'un crédit d'impôts de 2000 € pour les véhicules de moins de trois ans dont les émissions n'excèdent pas 160 g de CO2 par km.

### **Manipulations dangereuses**

Christophe Huchet, expert technique et après-vente chez ESG France à pour sa part soulevé les soucis liés à la réparation des véhicules électriques. Selon lui, « 3 ou 4 millions de véhicules électriques peuplerons nos routes en 2020 et beaucoup de questions restent sans réponses. Le caractère dangereux des manipulations doit prévenir de toute étincelle, du feu ou de l'électrocution vis-à-vis des techniciens. « Des opportunités vont se créer pour les jeunes et la profession aura besoin de Master techniciens » comprenez niveau BAC+ 2 minimum. Convaincu par le projet électrique, il annonce un « vrai départ pour l'électrique » et invite les jeunes à rester... branchés.

Pour Pierre delrat, de la société Actia, il existe un parallèle entre les filières GPL et électriques. En effet, dans les deux cas, l'approche de la maintenance comporte des différences importantes qui regardent la sécurité. Mais il reste optimiste : « Les outils de diagnostic existent déjà ».