

SOMMAIRE

1- STATISTIQUES Pages 1-7

- ▶ Données climatiques
- ▶ Chiffres-clés
- ▶ Ventes de GPL en France
- ▶ Installations neuves propane
- ▶ Ventes de véhicules particuliers
- ▶ Baromètre du GPL carburant
- ▶ Connexions au site cfbp.fr

2- ACTUALITÉS Pages 8-11

- ▶ Campagne « butane ou propane ? »
- ▶ Loi de Finances rectificatives et Loi de Finances 2016 : les évolutions à noter dans la filière

3- EN BREF Pages 12-14

- ▶ CFBP & COP21 : en route pour demain

4 - PRESSE Pages 13-18

- ▶ Intervention de Joël Pedessac dans l'émission « Votre Maison » sur RMC RMC – 12 décembre 2015
- ▶ « Et le GPL, b..... ! »
- ▶ Auto Plus – 11 décembre 2015

1 STATISTIQUES (novembre & décembre 2015)

▶ DONNÉES CLIMATIQUES (1):

	Déc-2015	Déc-2014	Variation 2015/2014
Température moyenne	9°5	5°9	+3°6
Nombre de jours ouverts	22	22	0
Degrés-jours du mois	231,4	346,4	- 115
Coefficient de rigueur	0,629	0,942	- 0,313
Degrés-jours cumulés	1764,4	1603,3	+ 10%

(1) Source : CPDP – Comité professionnel du pétrole (Bulletin mensuel)

▶ Chiffres-clés des GPL pour Décembre 2015

- > Total Ventes « vrac » décembre 2015 vs décembre 2014 : - 6,9 %
- > Total Ventes « conditionné » décembre 2015 vs décembre 2014 : - 5,5 %
- > Total Ventes « GPL carburant stations » décembre 2015 vs décembre 2014 : - 8,5 %

**Comité Français du
Butane et du Propane**

8, terrasse Bellini
92807 PUTEAUX CEDEX
contact@cfbp.fr

www.cfbp.fr

N° SIRET : 784 855 033 00063

► VENTES DE GPL EN France (en tonnes) : adhérents du CFBP - Novembre 2015

	MOIS			CUMUL ANNEE		
	Nov-2015	Nov-2014	Variation	Nov-2015	Nov-2014	Variation
BUTANE						
conditionné	20 781	20 706	0,4%	231 404	240 432	-3,8%
vrac	3 833	5 232	-26,7%	40 090	49 549	-19,1%
s/total Butane	24 614	25 938	-5,1%	271 494	289 981	-6,4%
PROPANE						
conditionné	8 782	8 447	4,0%	112 933	112 586	0,3%
Condi/carburant	5 073	4 830	5,0%	56 449	57 074	-1,1%
s/total conditionné	13 855	13 277	4,4%	169 382	169 660	-0,2%
Vrac carburant	2 587	2 365	9,4%	27 738	27 675	0,2%
Vrac 0/6 T	50 169	47 633	5,3%	502 118	466 567	7,6%
Vrac 6/12 T	11 059	10 559	4,7%	108 052	99 664	8,4%
Vrac 12/80 T	19 942	22 037	-9,5%	181 960	176 811	2,9%
Vrac 0/80 T	81 170	80 229	1,2%	792 130	743 042	6,6%
Vrac > 80 T	27 907	35 948	-22,4%	219 950	234 939	-6,4%
Réseau canalisé	4 411	4 446	-0,8%	48 365	41 366	16,9%
Sous-total vrac	116 075	122 988	-5,6%	1 088 183	1 047 022	3,9%
Sous-total propane	129 930	136 265	-4,6%	1 257 565	1 216 682	3,4%
GPLc / Stations	6 048	6 542	-7,6%	74 290	83 891	-11,4%
Total conditionné	34 636	33 983	1,9%	400 786	410 092	-2,3%
Total vrac	119 908	128 220	-6,5%	1 128 273	1 096 571	2,9%
TOTAL	160 592	168 745	-4,8%	1 603 349	1 590 554	0,8%
Dont carburant	13 708	13 737	-0,2%	158 477	168 640	-6,0%



► VENTES DE GPL EN France (en tonnes) : adhérents du CFBP – Décembre 2015

	MOIS			CUMUL ANNEE		
	Déc - 2015	Déc - 2014	Variation	Déc - 2015	Déc - 2014	Variation
BUTANE						
conditionné	24 270	25 903	-6,3%	255 674	266 335	- 4,0%
vrac	2 864	3 729	-23,2%	42 954	53 278	- 19,4%
s/total Butane	27 134	29 632	-8,4%	298 628	319 613	-6,6%
PROPANE						
conditionné	9 797	10 417	-6,0%	122 730	123 003	-0,2%
Condi/carburant	4 995	5 033	-0,8%	61 444	62 107	-1,1%
s/total conditionné	14 792	15 450	-4,3%	184 174	185 110	-0,5%
Vrac carburant	2 489	2 488		30 227	30 163	0,2%
Vrac 0/6 T	71 755	73 323	-2,1%	573 873	539 890	6,3%
Vrac 6/12 T	14 713	17 016	-13,5%	122 765	116 680	5,2%
Vrac 12/80 T	22 442	24 817	-9,6%	204 402	201 628	1,4%
Vrac 0/80 T	108 910	115 156	-5,4%	901 040	858 198	5,0%
Vrac > 80 T	20 976	23 516	-10,8%	240 926	258 455	-6,8%
Réseau canalisé	6 661	7 603	-12,4%	55 026	48 969	12,4%
Sous-total vrac	139 036	148 763	-6,5%	1 227 219	1 195 785	2,6%
Sous-total propane	153 828	164 213	-6,3%	1 411 393	1 380 89	-11,2%
GPLc / Stations	6 733	7 355	-8,5%	81 023	91 246	2,2%
Total conditionné	39 062	41 353	-5,5%	439 848	451 445	-2,6%
Total vrac	141 900	152 492	-6,9%	1 270 173	1 249 063	1,7%
TOTAL	187 695	201 200	-6,7%	1 791 044	1 791 754	
Dont carburant	14 217	14 876	-4,4%	172 694	183 516	-5,9%



► INSTALLATIONS NEUVES GAZ PROPANE (source : Qualigaz) Novembre 2015

Régions	MOIS			CUMUL ANNEE		
	Nov-2015	Nov-2014	variation	Nov-2015	Nov-2014	variation
Alsace	8	5	+ 60%	51	60	- 15%
Aquitaine	34	32	+ 6%	259	281	- 8%
Auvergne	14	10	+ 40%	140	103	+ 36%
Basse-Normandie	26	32	- 19%	265	157	+ 69%
Bourgogne	21	16	+ 31%	118	118	+ 0%
Bretagne	40	41	- 2%	349	352	- 1%
Centre	43	77	- 44%	324	392	- 17%
Champagne-Ardenne	7	6	+ 17%	41	63	- 35%
Corse	4	1		14	7	+ 100%
Franche-Comté	24	22	+ 9%	151	200	- 25%
Haute-Normandie	33	14	+ 136%	219	165	+ 33%
Ile-de-France	18	15	+ 20%	113	159	- 29%
Languedoc-Roussillon	6	5	+ 20%	104	147	- 29%
Limousin	21	13	+ 62%	128	122	+ 5%
Lorraine	21	11	+ 91%	118	92	+ 28%
Midi-Pyrénées	26	21	+ 24%	162	262	- 38%
Nord-Pas-de-Calais	19	16	+ 19%	115	84	+ 37%
Pays de la Loire	36	55	- 35%	511	539	- 5%
Picardie	27	11	+ 145%	262	175	+ 50%
Poitou-Charentes	15	9	+ 67%	148	109	+ 36%
Provence-Alpes Côte d'Azur	30	139	- 78%	227	399	- 43%
Rhône-Alpes	113	71	+ 59%	887	634	+ 40%
TOTAL	586	622	- 6%	4706	4620	+ 2%

► INSTALLATIONS NEUVES GAZ PROPANE (source : Qualigaz) Décembre 2015

Régions	MOIS			CUMUL ANNEE		
	Déc-2015	Déc-2014	variation	Déc-2015	Déc-2014	variation
Alsace	6	7	- 14%	57	67	- 15%
Aquitaine	39	31	+ 26%	298	312	- 4%
Auvergne	19	19	+ 0%	159	122	+ 30%
Basse-Normandie	13	25	- 48%	278	182	+ 53%
Bourgogne	24	13	+ 85%	142	131	+ 8%
Bretagne	20	30	- 33%	369	382	- 3%
Centre	32	44	- 27%	356	436	- 18%
Champagne-Ardenne	5	6	- 17%	46	69	- 33%
Corse	63	1		77	8	+ 863%
Franche-Comté	15	21	- 29%	166	221	- 25%
Haute-Normandie	19	30	- 37%	238	195	+ 22%
Ile-de-France	22	9	+ 144%	135	168	- 20%
Languedoc-Roussillon	18	7	+ 157%	122	154	- 21%
Limousin	11	11	+ 0%	139	133	+ 5%
Lorraine	11	13	- 15%	129	105	+ 23%
Midi-Pyrénées	37	23	+ 61%	199	285	- 30%
Nord-Pas-de-Calais	29	24	+ 21%	144	108	+ 33%
Pays de la Loire	32	79	- 59%	543	618	- 12%
Picardie	30	27	+ 11%	292	202	+ 45%
Poitou-Charentes	13	20	- 35%	161	129	+ 25%
Provence-Alpes Côte d'Azur	31	17	+ 82%	258	416	- 38%
Rhône-Alpes	61	57	+ 7%	948	691	+ 37%
TOTAL	550	514	+ 7%	5256	5134	+ 2%

► VENTES DE VEHICULES PARTICULIERS NEUFS EN FRANCE PAR ENERGIE (source : 3A) – Nov-Déc 2015

Energies	Novembre				Cumul à fin Novembre			
	2015	2014	variation	PDM	2015	2014	variation	PDM
Gazole	82 689	85 077	- 2,8 %	55,0 %	97 167	1 048 312	-4,9 %	57,5 %
Essence	60 191	45 098	+ 33,5 %	40,0 %	664 306	534 419	+ 24,3 %	38,3 %
GPL	25	155	- 83,9 %	0,0 %	1 476	2 031	-27,3 %	0,1 %
Hybride	5 890	3807	+ 54,7 %	3,9 %	55 252	38 524	+ 43,4 %	3,2 %
Electrique	1 508	911	+ 65,5 %	1,0 %	15 044	8 917	+ 68,7 %	0,9 %
Superéthanol	18	11	- 63,6 %	0,0 %	165	232	- 28,9 %	0,0 %
GNV	8	8	0,0 %	0,0 %	91	77	+ 18,2 %	0,0 %
Autres	5		0,0 %	0,0 %	5	19	- 1 %	0,0 %
TOTAL	150 334	135 067	+ 11,3 %	100,0 %	1 733 506	1 632 531	6,2 %	100,0 %

Energies	Décembre				Cumul à fin Décembre			
	2015	2014	variation	PDM	2015	2014	variation	PDM
Gazole	99 957	93 346	+ 1,6 %	54,4 %	1 097 124	1 146 658	- 4,3 %	57,2 %
Essence	75 068	58 508	+ 28,3 %	40,9 %	739 374	592 927	+ 24,7 %	38,6 %
GPL	22	201	- 89,1 %	0,0 %	1 498	2 232	- 32,9 %	0,1 %
Hybride	6 367	4 619	+ 37,8 %	3,5 %	61 619	43 143	+ 42,8 %	3,2 %
Electrique	2 224	1 644	+ 35,3 %	1,2 %	17 268	10 561	63,5 %	0,9 %
Superéthanol	67	22	+ 204,5 %	0,0 %	232	254	- 8,7 %	0,0 %
GNV	10	14	- 28,6 %	0,0 %	101	91	+ 11,0 %	0,0 %
Autres	5		0,0 %	0,0 %	10	19	0 %	0,0 %
TOTAL	183 720	163 354	+ 12,5 %	100 %	1 917 226	1 795 885	6,8 %	100,0 %

► BAROMETRE MENSUEL DU GPL CARBURANT : moyenne novembre et décembre 2015 (*)



(*) Source : MEDDE

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Les-prix-de-vente-moyens-des.html>

► CONNEXIONS AU SITE cfbp.fr

Nombre de visites et 5 premiers points d'entrée sur le site sur les 4 derniers mois

	Septembre 2015	Octobre 2015	Novembre 2015	Décembre 2015
Nombre total de visites sur le site	20 963	24 926	22 285	20 407
Top 5 des points d'entrée sur le site				
1- Accueil	25,7 %	23,3 %	24,2 %	2,6 %
2- Carte stations GPL/CFBP	9,6 %	9,9 %	8,0 %	9,4 %
3- Caractéristiques générales des GPL	7,6 %	6,9 %	9,0 %	8,6 %
4- FAQ				
4- Réseau des stations				
4- Offre véhicules GPL neufs	5,0 %	8,0 %	5,4 %	1,4 %
5- Réseau des stations				
5- Atouts du GPL carburant	4,8 %	5,0 %	4,6 %	0,9 %

2 ACTUALITES

► Campagne « Butane ou propane ? »

Butane ou propane ? Lancement de la campagne pour aider le consommateur à bien choisir

Le CFBP lance, en février, une campagne visant à éviter toute confusion entre une bouteille de butane et une bouteille de propane.

Cette campagne fait suite à un incident dont a été victime un usager qui avait branché dans sa cuisine une bouteille de propane au lieu d'une bouteille de butane. Le jugement en cassation qui en résulte conclut que la bouteille utilisée est un produit défectueux au sens de l'article 1386-4 du Code Civil. Le jugement déclare le producteur de la bouteille responsable des dommages causés, sans pouvoir se prévaloir de la faute de la victime prévue à l'article 1386-13 du même code.

Afin de prévenir ce type d'incident, le CFBP déploie une campagne informative dans tous les points de vente français.

La campagne se compose :

- d'un courrier informatif distribué à tous les points de vente ;
- d'éléments de signalétique (affiche, stickers) à disposer en évidence sur chaque lieu de vente afin d'attirer l'attention de l'utilisateur sur le choix de la bouteille adéquate ;



- d'une notice qui réunit les informations essentielles sur les bouteilles de butane et propane (composition, stockage et usages domestiques, branchement et règles de sécurité) et permettent au vendeur d'informer l'utilisateur sur des conditions d'utilisation sûres et optimales.



e.coquin@cfbp.fr



► Loi de Finances rectificatives 2015 & Loi de Finances 2016 : les évolutions à noter pour notre filière

Le projet de loi de finances rectificatives (PLFR) 2015 et le projet de loi de finances (PLF) 2016 ont été adoptés en lecture définitive le 17 décembre à l'Assemblée nationale.

Parmi les points à noter en particulier :

1/ Fiscalité des énergies (Loi de finances rectificatives 2015)

- Exemption maintenue pour le butane et le propane utilisés comme combustible :

Malgré le dépôt de deux amendements (poussés par la filière GNL) pour assujettir le butane et le propane à la TICPE, ceux-ci en restent exemptés.

Motif des amendements : l'exemption entraîne une distorsion de compétitivité.

Si cette proposition a reçu un avis défavorable de la part du gouvernement, une attention particulière devra être portée lors des prochaines discussions relatives à la fiscalité.

- Augmentation des taxes sur les énergies fossiles

Cette augmentation s'inscrit dans le cadre des dispositions prises dans le cadre de la loi sur la transition énergétique et en particulier, celles relatives à la contribution climat-énergie (CCE).

Le PLFR2015 précise ainsi la trajectoire de la [CCE](#) (intégrée à la TIC).

Le montant de la CCE est fixé à **30,50 €/t CO2 en 2017 (soit une hausse de 8,50 € par rapport à 2016)**.

La [loi de transition énergétique](#) avait fixé une valeur de 56 € en 2020 et de 100 € en 2030 mais sans préciser la trajectoire entre 2016 et 2020.

- Révision de la fiscalité des carburants :

L'alignement de la fiscalité gazole/essence est amorcé :

La TICPE appliquée au gazole passera de 46.82€ à 49.81€/hl (soit +3 c/l) et celle du SSP 95 de 62.41 à 64.12€/hl (+1.7 c/l).

Parallèlement, **la fiscalité du SP95-E10 est réduite de 2 centimes et s'élève à 62.12€/hl. L'objectif du Gouvernement est d'accroître l'avantage prix pour le SP-E10.**

L'amendement porté par le CFBP a permis de réduire l'augmentation de la TICPE initialement prévue pour le GPL utilisé comme carburant:

- le nouveau montant de la TICPE est fixé pour le GPL (carburant) à **13,97 euros. (au lieu de 15,24€)** comme initialement proposé dans la première version du PLF puis PLFR
 - La TICPE appliquée au GPL (carburant) augmente donc par rapport à 2015 mais dans des proportions moins importantes que prévues.
- L'article 11 complète le tableau des douanes pour **l'année 2017** et fixe pour le GPL la taxe à **16,5 €**.
 - Ici encore, la valeur de la TICPE est moins importante que celle prévue qui s'élevait à 17,77 €. Toutefois, cette valeur devra être encore réduite et une nouvelle action devra être menée pour préserver l'écart de fiscalité entre l'essence et le GPL et conserver ainsi l'avantage incitatif.



- Propositions qui n'ont pas abouti

- TVS : Proposition de la filière GPL d'étendre l'exemption temporaire (2 ans) de TVS des véhicules hybrides aux véhicules GPL/GNV. Cette proposition sera à nouveau portée en 2017.
- TVA : Maintien de l'avantage diesel et rejet de la proposition de déductibilité de TVA appliquée aux véhicules essence
- En première lecture, les députés avaient adopté un amendement visant à élargir aux véhicules à essence la déductibilité de TVA dont profitent les véhicules diesel. Mais le Sénat a supprimé ces dispositions vendredi 11 décembre et l'Assemblée a confirmé cette suppression.
- Le Gouvernement, par la voix du secrétaire d'Etat au budget, s'est en effet dit défavorable aux différents amendements proposés qui visaient à rendre déductible la TVA sur l'essence. "Il ne s'agit pas là d'une question budgétaire (...) mais d'une question économique et d'emploi", a indiqué Christian Eckert.

- Autres mesures à noter :

Création d'un compte d'affectation spéciale "transition énergétique" (art. 5)

Cet article, qui doit être lu en lien avec l'article 14, crée un compte d'affectation spéciale dédié au financement de la transition énergétique, dont les recettes seront issues de la fiscalité énergétique. Une fraction des taxes intérieures de consommation sur les énergies fossiles (gaz naturel, charbon, carburants) est en effet affectée au compte.

Premiers axes de réforme de la CSPE

Pour mémoire, la contribution aux charges de service public de l'électricité (CSPE) est payée par le consommateur d'électricité. Elle permet notamment de financer :

- la péréquation tarifaire entre la métropole continentale et les départements d'outre-mer et la Corse,
- les tarifs sociaux de l'électricité
- et également le développement des énergies renouvelables électriques et de la cogénération.

Axes de la réforme :

1/ Basculement de la CSPE vers la TICFE

Pour assurer sa conformité avec le droit de l'Union européenne, le financement du service public de l'électricité basculera vers la taxe intérieure de consommation finale d'électricité (TICFE). Le Gouvernement propose d'inscrire sur le budget de l'État les recettes et les emplois de la CSPE. Les dépenses relatives au service public de l'électricité seront ainsi soumises à un vote annuel du Parlement afin d'assurer un meilleur contrôle des charges qu'elle finance et une plus grande transparence sur l'emploi de ces crédits.

2/ Limitation des charges couvertes par la CSPE

Une partie des charges actuellement financées par la CSPE, telles que la péréquation territoriale ou le budget du médiateur de l'énergie, ne relèvent pas directement de la politique de transition énergétique. Elles quittent donc l'assiette de la CSPE pour être intégrées au budget général durable » dont les crédits seront inscrits en 2016.

Pour rappel, la partie de la réforme de la CSPE qui visait à élargir l'assiette d'application de la CSPE au gaz et aux carburants a été repoussée en 2017, comme indiqué le mois dernier par le ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Énergie.

2/ Economies d'énergie et efficacité énergétique (PLF 2016)

- Prorogation du CITE et évolution du dispositif :

- Le CITE est prorogé jusqu'au 31 décembre 2016.
- La loi prévoit une modification du dispositif afin, selon le Gouvernement, d'éviter les détournements qui ont pu être constatés dans certains cas.
- Le CITE est étendu, par le biais d'un amendement soutenu par le gouvernement, aux équipements mixtes photovoltaïque/thermique sous couvert de « mesures anti-abus ».
- Les dispositions adoptées visent aussi à s'assurer que le CITE incite à l'acquisition des matériels les plus performants (chaudières) et d'en éviter le cumul avec d'autres formes de soutien public pour les équipements de production d'électricité à partir de l'énergie éolienne, indique le Gouvernement.
- Le bénéfice du CITE est conditionné à une visite du logement, préalablement à l'établissement du devis, par l'entreprise "reconnue garante de l'environnement" (RGE) réalisant les travaux d'installations et de pose.



- **Renforcement et prolongation de l'éco-PTZ jusqu'en 2018 (art. 108)**

Le dispositif de l'éco-prêt à taux zéro (éco-PTZ) est prorogé jusqu'au 31 décembre 2018.

Le dispositif permettra désormais :

- de financer les travaux de performance énergétique réalisés par des ménages bénéficiant par ailleurs des aides de l'Agence nationale de l'habitat (Anah).
- à un ménage ayant bénéficié d'un éco-PTZ et qui n'a pas consommé la totalité de la somme, de pouvoir utiliser le reliquat pour réaliser des travaux éligibles dans le même logement dans un délai de trois ans.
- de pouvoir réaliser les travaux sur une durée de 3 ans maximum et non plus deux ans
- de pouvoir être couplé [avec une demande de prêt](#) destinée à financer l'acquisition du logement dans lequel les travaux de rénovation énergétique sont envisagés.

e.coquin@cfbp.fr



3 En Bref

► CFBP & COP21 : en route pour demain

Lors de la COP21, et plus particulièrement lors du dispositif multi acteurs *Solutions COP21* visant à valoriser les solutions pour le climat qui se tenait au Grand Palais du 4 au 10 décembre 2015, le CFBP présentait, aux côtés de l'AFG et de 5 autres de ses membres, les innovations et atouts de l'industrie gazière au service du climat.



I. Retour sur l'accord de Paris :

Les points clés

Ratifié le 12 décembre 2015, l'accord de Paris met en lumière les engagements fondamentaux de la communauté internationale :

- Limiter la hausse des températures « bien en-deçà de 2°C » et « poursuivre les efforts pour limiter la hausse de la température à 1,5°C au-dessus des niveaux préindustriels ». À plus long terme, l'objectif est de parvenir à « un équilibre » entre les émissions d'origine anthropique et leur absorption par des puits de carbone ;
- Engager un effort « sur la base de l'équité » et du respect des « responsabilités communes mais différenciées » en fonction de la richesse et de la responsabilité historique de chaque pays dans le changement climatique. Ainsi, les pays développés s'engagent à verser 100 milliards de dollars aux pays en développement afin de les aider à faire face aux conséquences du dérèglement climatique – somme « plancher » qui appelle à être relevée « au plus tard en 2025 » ;
- Réviser les engagements de l'accord de Paris tous les cinq ans, soit dès 2025.

Les zones floues

Le projet d'accord reste cependant flou sur divers points :

- Pertes et dommages : si l'accord fixe l'importance de « prévenir, minimiser et aborder les pertes et dommages associés aux effets négatifs du changement climatique, incluant les événements météorologiques extrêmes [...] et les événements à évolution lente [...], il exclut toute responsabilité ou compensation des pays du Nord à l'égard des pays du Sud, préconisant « la compréhension, l'action et le soutien » des pays entre eux ;
- Long terme : l'objectif de long terme en matière de réduction des émissions demeure, selon la Fondation Nicolas Hulot, « trop flou, sans chiffre ni référence aux énergies renouvelables » ;
- Révision de 2025 : cette date est jugée trop tardive par les ONG. 80 pays en développement, dont les pays européens, les Etats Unis ou encore le Brésil et constitueraient une coalition chargée d'engager une première révision dès 2020 ;

[...]

- Financements : les financements pour l'adaptation après 2020 des pays en développement ne sont pas renforcés
- Prix du carbone : toute référence au « prix du carbone » a été occultée
- Émissions aviation/transport maritime : le texte ne comporte aucune mention des émissions de gaz à effet de serre de l'aviation et du transport maritime international, représentant à eux seuls 8% des émissions mondiales

Pour entrer en vigueur en 2020, l'accord de Paris doit maintenant être ratifié, accepté ou approuvé par au moins 55 pays représentant au moins 55% des émissions mondiales de gaz à effets de serre, entre 2016 et 2017. Un premier bilan sur les contributions de chaque Etat en matière de de réduction des émissions de gaz à effet de serre doit être établi en 2018, et les COP se poursuivent avec la 22^e conférence climatique en décembre prochain à Marrakech.

II. Le CFBP au Salon Solutions COP21 : entre conférences et exposition

Ayant accueilli 42000 visiteurs, plus de 350 conférences, une « nuit de l'innovation », un « forum de l'emploi dans l'économie verte » ainsi qu'un grand nombre d'œuvres artistiques, projections de films et animations pédagogiques, le Salon *Solutions COP21* a permis à plus de 500 associations de se mobiliser autour des enjeux de dérèglement climatique et de pollution de l'air.

Parmi elles, le CFBP a présenté les atouts de l'énergie GPL et du GPL en tant que solution alternative pour une mobilité durable :

- au sein de l'espace exposition, où il a exposé sa FIAT 500 fonctionnant au GPL ;
- dans deux conférences intitulées « Le gaz, des solutions pour le climat » et « La mobilité de demain passera par le gaz »



Les aspects disponible, économique, et environnemental du GPL y ont été mis en avant : émettant moins de CO2 et peu de Nox et particules, reconnu par l'Union Européenne et la France comme carburant alternatif, le GPL figure parmi les solutions environnementales contribuant à l'amélioration de la qualité de l'air.

L'arrivée imminente du BioGPL - GPL d'origine renouvelable -, a également été présentée comme solution prometteuse en termes de réduction des émissions de CO2 et de polluants atmosphériques.



[...]



In fine, avec plus de 36000 mentions sur les réseaux sociaux, plus de 8 00 journalistes et média comme la visite de personnalités telles que François Hollande, Arnold Schwarzenegger, le Prince Albert II de Monaco, Nicolas Hulot, Matthieu Ricard, Paul Watson, Pierre Gattaz ou encore Vandana Shiva, le Salon *Solutions COP21* a tenu ses promesses : d'après une étude de l'IFOP (Institut Français d'Opinion Publique) :

- 81% des visiteurs détiennent désormais une meilleure information sur les solutions climat ;
- 93% des visiteurs déclarent être désormais conscients qu'il existe des solutions en faveur du climat à leur portée ;
- 74% des visiteurs se sont engagés à modifier leurs habitudes et leurs comportements pour limiter leur impact sur le climat.

Ainsi, le recyclage, la location de biens de consommation et les économies d'énergie dans les logements comme les transports écologiques figurent parmi les résolutions-phare de chacun.

e.coquin@cfbp.fr





4 DANS LA PRESSE

> Intervention de Joël Pedessac dans l'émission « *Votre Maison* » sur RMC RMC, « *Votre Maison* » - 12 décembre 2015

Le 12 décembre dernier, Joël Pedessac, Directeur Général du CFBP, est l'invité de l'émission « *Votre maison* » sur RMC, en compagnie d'Eric Lestanguet, Directeur d'Engie Home Services et de David Violan, Directeur Commercial de la société Dovre.

Sujet : le chauffage au gaz en France.

Le gaz étant à l'heure actuelle l'énergie dominante pour se chauffer en France, François Sorel et Christian Pessey, présentateurs de l'émission, convient leurs invités à partager leurs points de vue et expertises concernant le chauffage au gaz sous toutes ses formes.

Dans ce cadre, Joël Pedessac s'exprime en faveur du propane, qui permet d'approvisionner les zones non couvertes par les réseaux de gaz naturel. Extrait :



- **Christian Pessey :** Quelles sont les solutions ? On a vu aussi qu'il y avait des systèmes où maintenant on peut alimenter en propane-butane des communautés entières, c'est-à-dire des villages entiers. [...]
- **Joël Pedessac :** Le gaz propane, c'est effectivement plutôt le gaz des communes rurales. Il y a 9000 communes qui ont du gaz naturel sur les 36000 (ça veut dire qu'il y en a beaucoup), et 24000 qui n'ont pas le gaz naturel. C'est là que le propane a son terrain de prédilection. Quand il n'y a pas de réseau de gaz naturel, vous pouvez en effet vous chauffer au propane avec une citerne. Il y a également des réseaux de gaz propane qui se développent dans les communes non desservies en gaz naturel. Aujourd'hui, on compte 200 communes en France dotées de ces réseaux de propane.
- **Christian Pessey :** 200 communes, ces n'est pas beaucoup.
- **Joël Pedessac :** Ce n'est pas beaucoup mais on a le droit de le faire depuis une petite dizaine d'années seulement. Il a fallu apprendre et investir, ce qui prend effectivement un peu de temps.
- **Christian Pessey :** Mais là, on est quand même dans des prix beaucoup plus chers. [...]
- **Joël Pedessac :** Le propane est effectivement plus cher que le gaz naturel en réseau, quand il est livré dans une citerne, parce que là, il faut mettre une citerne pour chaque client. A chaque fois, il faut apporter le gaz vers le client et donc il faut payer quelqu'un avec un camion pour amener le gaz.
- **Christian Pessey :** Et c'est pareil pour le fioul, ça ?
- **Joël Pedessac :** C'est la même chose que pour le fioul, mais comme la citerne est destinée à contenir du gaz, elle est plus chère. En général, elle n'est pas à la charge du client directement : elle est louée, mise à disposition. Le prix de mise à disposition des citernes enterrées oscille entre 15-20 euros par mois. [...] Ça veut dire que contrairement au fioul, le client n'a pas d'avance à faire : c'est payé par le distributeur de gaz comme en gaz naturel.

[...]



- **Christian Pessey** : Ma prochaine question va porter sur le chauffage d'appoint. A priori, on pense tout de suite aux bouteilles de gaz. Est-ce que c'est encore un marché qui existe, Joël Pedessac ? Ces poêles butane catalysent aussitôt en flamme directe ? On s'y perd un peu. Est-ce que ce n'est pas un peu passé de mode tout ça ?
- **Joël Pedessac** : Passé de mode, je ne sais pas : il y a toujours des gens qui ont besoin de chauffage d'appoint dans une résidence secondaire
- **François Sorel** : Ah c'est très efficace, c'est vrai.
- **Joël Pedessac** : Ça marche très bien.
- **Christian Pessey** : Elles pèsent moins lourd maintenant, il y a des petits formats.
- **Joël Pedessac** : Il y a des 6 kilos, des 13 kilos, des 35 kilos. C'est très modulaire et ça permet de mettre un point de confort à l'endroit où on n'en avait pas forcément, et sans avoir un fil à la patte comme un fil électrique, par exemple.



e.coquin@cfbp.fr



SOMMAIRE

1- STATISTIQUES Pages 1-4

- ▶ Données climatiques
- ▶ Chiffres-clés
- ▶ Ventes de GPL en France
- ▶ Ventes de véhicules particuliers
- ▶ Baromètre du GPL carburant
- ▶ Connexions au site cfbp.fr

2- ACTUALITÉS Pages 5-11

- ▶ L'énergie GPL au Salon de la Rénovation
- ▶ Au volant des solutions alternatives
- ▶ L'Opel Karl se met au GPL
- ▶ Marc Mortureux nommé à la tête de la Direction Générale de la Prévention des Risques
- ▶ Changement de composition pour le cabinet de Ségolène Royal

4 - PRESSE Pages 13- 26

- ▶ La Lettre de Normalisation du Gaz
Bureau de Normalisation du Gaz – janvier 2016
- ▶ Une première installation vinicole au propane
La Revue Professionnelle du Froid – février 2016
- ▶ Quelles solutions pour sortir du tout Diesel ?
Flottes Automobiles – Février 2016
- ▶ Le Tour de France des Solutions Alternatives
Journalauto.com – février 2016
- ▶ Mathilde, étudiante, fait le Tour des Solutions Alternatives
La Dépêche du Midi – février 2016
- ▶ Reportage sur le Tour des Solutions Alternatives et interview de Mathilde, participante du Tour
Le Mouv' - Emission « Mouv'Express » – Chronique « Les engagés » - 25 février 2016

Comité Français du Butane et du Propane

8, terrasse Bellini
92807 PUTEAUX CEDEX
contact@cfbp.fr
www.cfbp.fr

N° SIRET : 784 855 033 00063

Suivez-nous sur les réseaux sociaux !



1 STATISTIQUES (janvier 2016)

▶ DONNÉES CLIMATIQUES ⁽¹⁾:

	Janvier 2015	Janvier 2016	Variation 2016/2015
Température moyenne	5,2 °C	6,6 °C	+1,4 °C
Nombre de jours ouverts	21	20	-1
Degrés-jours du mois	369,8	325,6	-11,9%
Coefficient de rigueur	0,955	0,841	-11,9%
Degrés-jours cumulés	369,8	325,6	-11,9%

(1) Source : CPDP - Comité professionnel du pétrole (Bulletin mensuel)

▶ Chiffres-clés des GPL pour janvier 2016

- > Total Ventes « vrac » janvier 2016 vs janvier 2015 : - 12,5 %
- > Total Ventes « conditionné » janvier 2016 vs janvier 2015 : - 9,3 %
- > Total Ventes « GPL carburant stations » janvier 2016 vs janvier 2015 : - 19,4 %

► VENTES DE GPL EN France (en tonnes) : adhérents du CFBP - Janvier 2016

	MOIS			CUMUL ANNEE		
	Janv-2016	Janv -2015	Variation	Janv -2016	Janv -2015	Variation
BUTANE						
conditionné	20 261	22 390	-9,5%	20 261	22 390	-9,5%
vrac	3 207	4 624	-30,6%	3 207	4 624	-30,6%
s/total Butane	23 468	27 014	-13,1%	23 468	27 014	-13,1%
PROPANE						
conditionné	8 709	9 750	-10,7%	8 709	9 750	-10,7%
Condi/carburant	4 497	4742	-5,2%	4 497	4 742	-5,2%
s/total conditionné	13 206	14 492	-8,9%	4 742	14 492	-8,9%
Vrac carburant	2 264	2 267	-0,1%	2 264	2 267	-0,1%
Vrac 0/6 T	65 978	77 814	-15,2%	65 978	77 814	-15,2%
Vrac 6/12 T	14 791	17 078	-13,4%	14 791	17 078	-13,4%
Vrac 12/80 T	23 005	26 239	-12,3%	23 005	26 239	-12,3%
Vrac 0/80 T	103 774	121 131	-14,3%	103 774	121 131	-14,3%
Vrac > 80 T	21 539	23 919	-10,0%	21 539	23 919	-10,0%
Réseau canalisé	9 161	9 003	1,8%	9 161	9 003	1,8%
Sous-total vrac	136 738	156 320	-12,5%	136 738	156 320	-12,5%
Sous-total propane	149 944	170 812	-12,2%	149 944	170 812	-12,2%
GPLc / Stations	5 278	6 545	-19,4%	5 278	6 545	-19,4%
Total conditionné	33 467	36 882	-9,3%	33 467	36 882	-9,3%
Total vrac	139 945	160 944	-13,0%	139 945	160 944	-13,0%
TOTAL	178 690	204 371	-12,6%	178 690	204 371	-12,6%
Dont carburant	12 039	13 554	-11,2%	12 039	13 554	-11,2%

► VENTES DE VEHICULES PARTICULIERS NEUFS EN FRANCE PAR ENERGIE (source : 3A) – janvier 2016

Energies	Janvier				Cumul à fin Janvier			
	2016	2015	Variation	PDM	2016	2015	Variation	PDM
Gazole	71 427	78 640	-9,2%	51,6%	71 427	78 640	-9,2%	51,6%
Essence	59 473	49 397	20,4%	43,0%	59 473	49 397	20,4%	43,0%
GPL	15	201	-92,5%	0,0%	15	201	-92,5%	0,0%
Hybride	6 058	4 294	41,1%	4,4%	6 058	4 294	41,1%	4,4%
Electrique	1 384	620	123,2%	1,0%	1 384	620	123,2%	1,0%
Superéthanol	35	11	218,2%	0,0%	35	11	218,2%	0,0%
GNV	8	7	14,3%	0,0%	8	7	14,3%	0,0%
Autres		0	0,0%	0,0%		0		0,0%
TOTAL	138 400	133 170	3,9%	100,0%	138 400	133 170	3,9%	100,0%

► BAROMETRE MENSUEL DU GPL CARBURANT : moyenne janvier 2016 (*)

Moyenne janvier 2016



(*) Source : MEDDE

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Les-prix-de-vente-moyens-des.html>

► CONNEXIONS AU SITE cfbp.fr

Nombre de visites et 5 premiers points d'entrée sur le site sur les 4 derniers mois

	Octobre 2015	Novembre 2015	Décembre 2015	Janvier 2016
Nombre total de visites sur le site	24 926	22 285	20 407	23132
Top 5 des points d'entrée sur le site				
1- Accueil	23,3 %	24,2 %	21,0 %	20,4%
2- Carte stations GPL/CFBP	9,9 %	8,0 %	9,4 %	8,2%
3- Caractéristiques générales des GPL	6,9 %	9,0 %	8,6 %	9,4%
4- Offre véhicules GPL neufs	8,0 %	5,4 %	1,4 %	4,6%
5- Atouts du GPL carburant	5,0 %	4,6 %	0,9 %	4,2%

► L'énergie GPL au Salon de la Rénovation

Les 29, 30, 31 janvier et 1er février 2016, le CFBP présentait les atouts de l'énergie GPL dans l'espace rénovation énergétique du Salon de la Rénovation.



Organisé par PAP Évènements, la 2e édition du rendez-vous annuel de la rénovation accueillait cette année une cinquantaine de professionnels pour conseiller un large public dans ses projets et faire connaître les dernières avancées en matière d'isolation, d'entretien ou encore d'équipements écologiques. Parmi eux, le CFBP dispensait conseils énergétiques et réponses aux questions des porteurs de projet de rénovation.



Des ateliers-conférences animés par des journalistes spécialisés permettaient également de poursuivre l'échange en présence d'experts sur différentes thématiques. Rénovation, agrandissement et efficacité énergétique étaient au cœur des débats.

Un rendez-vous à renouveler l'année à venir !

[Pour en savoir + sur le Salon de la Rénovation](#)

e.coquin@cfbp.fr

► Au volant des solutions alternatives !



Du 22 au 26 février 2016, quatre étudiants de la Toulouse Business School, Prescillia, Arthur, Mathilde et Yanis, ont embarqué à bord de la FIAT 500L GPL du CFBP pour un Tour de France des Solutions Alternatives haut en couleurs.



Reliant Lille et Toulouse en passant par Paris, Lyon & Montpellier, ce Tour en GPL consiste à dénicher et faire découvrir des initiatives régionales innovantes autour de l'économie circulaire et du développement durable. Au programme : 5 jours, 1200 km, plus de 10 sites & ateliers !

Ce Tour s'inscrit dans le cadre d'une opération de communication qui a pour objectifs :

- d'associer le GPL aux notions d'innovation, de jeunesse et de modernité
- de mettre en avant le point fort du GPL : son accessibilité à tous en termes de pouvoir d'achat et d'approvisionnement
- & de développer l'image du GPL au niveau national et régional

Parmi les actions de communication :

- création de la marque « Tour des solutions alternatives »
- campagne nationale et régionale de relations médias
- campagne digitale sites et réseaux sociaux
- communication print

Cibles : médias, institutionnels, réseaux étudiants et grand public



Fruit d'un partenariat entre le CFBP et Toulouse Business School, cette opération est également relayée dans le cadre de la plateforme AIM2FLOURISH. Soutenue par les Nations Unies, cette plateforme a pour objectif d'amener les étudiants du monde entier à découvrir et faire connaître les innovations les plus prometteuses pour répondre aux objectifs du Millénaire qui consistent à vaincre la pauvreté tout en relevant intelligemment les défis technologiques et écologiques de notre temps.

Les découvertes du Tour seront ensuite présentées lors :

- d'une table ronde/conférence de presse organisée le 8 mars par le CFBP sur le thème « Mobilité durables : Quelles solutions accessibles ? » avec la présence d'institutionnels et de représentants de la société civile
- des Assises Nationales Étudiantes du Développement Durable, ANEDD, qui auront lieu le 7 avril à Toulouse. Depuis 10 ans, cet événement vise à mettre en avant des initiatives innovantes d'entreprises et collectivités responsables.

Pour retrouver les grands moments du Tour, consultez [la page Facebook du Tour](#) ou [le compte Twitter du CFBP](#), et suivez le hashtag [#TourSolutionsAlternatives](#) !

Le programme détaillé des visites :

<u>Une ville / des rencontres, des tests et des visites ...</u>	
Lundi 22 février	Départ de Lille <ul style="list-style-type: none">- Rencontre avec le Réseau Franco-Néerlandais de l'enseignement supérieur pour l'initiative "Jeunes talents" liée à la transition écologique et la croissance verte- Visite de Pochecho - Entreprise de fabrication "d'écoveloppes" et pochettes
Mardi 23 février	Paris <ul style="list-style-type: none">- Nuit au Solar Hôtel - 1^{er} Hôtel écologique de Paris- Visite La Recyclerie – Ferme urbaine, cantine et atelier de réparation alternatifs- Visite La Dynamiterie – Laboratoire d'expériences créatives- Visite Global Bionergies - Développement d'isobutène renouvelable
Mercredi 24 février	Lyon <ul style="list-style-type: none">- Visite Refarmers - Ferme pilote urbaine et polyculture intégrée- Visite "Les curieux" : lieu dédié à un mode de vie éco-responsable et éthique (mode, soins, coiffure, déco, atelier, espace de travail et salon de thé). Nuit aux "Aires Passagères" à Sernhac - 1 ^{ère} maison d'hôtes labélisée Ecolabel EU dans le Sud Est de la France
Jeudi 25 février	Montpellier <ul style="list-style-type: none">- Rencontre avec EcoHabitons, association pour la création d'habitats participatifs- Visite de Recyclaqua Lombri station - Station d'épuration des eaux usées par les lombriciens
Vendredi 26 février	Arrivée à Toulouse <ul style="list-style-type: none">- Visite "Les imaginations fertiles" - Plateforme d'innovation collaborative- Visite FabLab - Espace collaboratif de création d'objets pour les entrepreneurs pour faciliter le passage de l'idée au prototype Suivi des expériences avec le Refedd (réseau français des étudiants pour le développement durable) durant le parcours.

e.coquin@cfbp.fr

► L'Opel Karl se met au GPL

Depuis cet hiver, le constructeur Opel propose une version GPL de son Opel Karl. Après l'[Opel Corsa 3 portes](#), l'[Opel Corsa 5 portes](#), l'[Opel Meriva](#) & l'[Opel Mokka](#), c'est la 4^e proposition GPL de la marque allemande.



Avec une motorisation 1.0 L de 75 chevaux et une autonomie allant jusqu'à 1050 km, la petite citadine à bicarburant est homologuée à 89 g d'émissions de CO₂ au km pour une consommation de 5,5 litres aux 100 km.

Deux niveaux de finition existent :

- « Edition » (régulateur de vitesse, climatisation manuelle...), affiché à 13 590 €
- « Cosmo » (alerte de franchissement de ligne, antibrouillards...), affiché à 13 990 €

Un modèle à découvrir sans tarder !

[Pour en savoir davantage sur l'Opel Karl édition GPL](#)

e.coquin@cfbp.fr

► Marc Mortureux nommé à la tête de la Direction Générale de la Prévention des Risques

Marc Mortureux, Ingénieur général des mines et directeur général de l'ANSES depuis juillet 2010, a été nommé, par un décret du 24 décembre dernier, à la tête de la Direction Générale de la Prévention des Risques (DGPR) du ministère de l'écologie. Il fait suite à Patricia Blanc, directrice générale depuis décembre 2012.



Son parcours

Issu d'une formation d'ingénieur généraliste et d'un parcours très diversifié dans le public comme dans le privé, M.

Mortureux a débuté comme chef du service des installations classées à la Direction régionale de l'industrie, de la recherche et de l'environnement (DRIRE) d'Île-de-France, avant de se concentrer, dans les années 90, sur la normalisation d'affaires européennes au ministère de l'industrie.

Après avoir travaillé dans le secteur parapétrolier, à la Compagnie générale de géophysique, il dirige le Laboratoire nationale de métrologie et d'essais (LNE) durant 6 ans, avant de rejoindre l'Institut Pasteur en tant que directeur général adjoint, puis un poste de directeur de cabinet du secrétaire d'Etat à l'Industrie et à la Consommation.

En 2009, il retrouve le secteur de la Santé en prenant en charge la création d'une nouvelle agence de sécurité sanitaire, l'ANSES, par la fusion de l'Agence française de sécurité sanitaire des aliments (AFSSA) et son homologue dans les domaines santé environnement et santé travail (AFSSET).

La carrière de M. Mortureux l'a donc souvent conduit à travailler dans les domaines de la santé et de l'environnement, tant sur le plan scientifique qu'en termes de gestion des risques. Sa nouvelle prise de fonctions est donc pour lui « *une évolution cohérente et stimulante* ».

Au cœur de ses missions :

- **Le développement de la transversalité et de l'approche locale**

Dans la continuité du ministère de l'écologie, M. Mortureux entend développer la transversalité, fondamentale, selon lui, pour une bonne gouvernance de la prévention des risques : « *Les risques touchent aux nombreux aspects du fonctionnement de notre société. Afin de prendre les bonnes décisions en matière de prévention et qu'elles soient bien mises en œuvre, il est important d'écouter les différents points de vue et de construire, si possible, une vision commune* », explique-t-il. « *Le grand défi en matière de prévention des risques majeurs, est notre capacité à aborder les questions dans leur complexité et leur transversalité* ».

- **L'aménagement des territoires**

Sujet parfois sensible, l'aménagement des territoires pose la question d'une vraie concertation en vue d'un aménagement durable. Dans ce cadre, la démarche d'ateliers nationaux de « territoires en mutation exposés aux risques » a été lancée afin de « *transformer les contraintes en atouts et ainsi permettre, sur un territoire, de réfléchir en-dehors de tout aspect de crise, sur la prise en compte des risques dans l'aménagement et faire ainsi émerger des bonnes pratiques* ».

- **Les questions de santé et d'environnement**

Placées au centre des tâches prioritaires de la DGPR par Ségolène Royal, ces questions génèrent de nombreuses actions sur des thèmes tels que la qualité de l'air, les perturbateurs endocriniens ou encore les produits phytosanitaires.

M. Mortureux souligne que « *le gouvernement s'investit par ailleurs pleinement dans les discussions européennes sur ce sujet, que ce soit au niveau européen [...] ou à un niveau international plus large* ». Parmi elles, on compte notamment l'Assemblée Générale de l'Association des Nations Unies de mai prochain consacrée au thème « *Healthy environment – healthy people* ».

- **La stratégie nationale de gestion du risque inondation**

Parmi les grands axes de la gouvernance des risques, la stratégie nationale du risque inondation est également centrale, mettant en avant le facteur humain, l'importance des instances de concertation et l'élaboration de la stratégie locale permettant d'associer toutes les parties prenantes autour d'un projet partagé de prévention dans une logique de compréhension mutuelle ».

e.coquin@cfbp.fr

► Changement de composition pour le cabinet de Ségolène Royal

Le cabinet de la ministre de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer change de composition en ce premier trimestre 2016, avec notamment :

- La promotion de son ancien conseiller à la biodiversité, [Vincent Jechoux](#) à la direction de son cabinet. Ce dernier était auparavant directeur de cabinet de Dominique Bertinotti au ministère de la famille ;
- Un nouveau conseiller énergie, [Julien Assoun](#), ayant débuté sa carrière chez Renault en tant que secrétaire exécutif du Programme Voitures Électriques ;
- Le partage de la thématique énergie entre [Hélène Peskine](#), qui devient directrice adjointe en charge de la problématique "bâtiment", et deux nouveaux conseillers :
 - ⇒ [Noam Leandri](#), en charge du prix du carbone
 - ⇒ [Guilhem Isaac-Georges](#), en charge des territoires à énergie positive ;
- Nicolas Mourlon en charge de la problématique des transports ;
- Philippe Bodenez, qui conserve sa délégation à l'économie circulaire et aux déchets.

Composition du cabinet

1. [Jean-Louis Bianco](#), conseiller spécial auprès de la ministre
2. [Gilles Bœuf](#), conseiller scientifique pour les sciences de la vie et de la nature, du climat, de l'Océan
3. [Philippe Lacoste](#), ambassadeur, relations internationales pour le climat, chef de l'équipe COP
4. [Jean-Luc Fulachier](#), conseiller auprès de la ministre, croissance verte et bleue, Green tech, stratégie et communication
5. [Vincent Jechoux](#), directeur du cabinet
6. [Hélène Peskine](#), directrice adjointe du cabinet en charge de la ville et construction durables et des paysages
7. [Stéphane Crouzat](#), conseiller diplomatique
8. [Guillaume Choisy](#), chef de cabinet
9. [Nicolas Mourlon](#), conseiller infrastructures, transports, partenariats et social
10. [Laurent Bouvier](#), conseiller biodiversité, eau, risques naturels, agriculture verte
11. [Philippe Bodenez](#), conseiller prévention des risques chimiques et technologiques, santé, sûreté nucléaire, économie circulaire, déchets
12. [Julien Assoun](#), conseiller énergies, transition énergétique et numérique, mer, éco-industries, à compter du 1er mars 2016
13. [Laurent Grave-Raulin](#), conseiller parlementaire et juridique
14. [Sarah Vidal](#), conseillère parlementaire, relations avec les élus
15. [Noam Leandri](#), conseiller budgétaire, finance verte, prix du carbone
16. [Guilhem Isaac-Georges](#), conseiller Territoires à énergie positive, emplois verts
17. [Jacques Barberye](#), chef adjoint de cabinet
18. [Blanka Scarbonchi](#), cheffe adjointe de cabinet à compter du 7 mars 2016
19. [Raphaël Sart](#), attaché de presse

→ [En savoir plus sur cette nouvelle composition](#)

e.coquin@cfbp.fr



4 DANS LA PRESSE

- [La Lettre de Normalisation du Gaz](#) (p.14)
Bureau de Normalisation du Gaz – janvier 2016
- [Carburants alternatifs : quelles solutions pour sortir du tout-Diesel ?](#) (p.16)
Flottes Automobiles – Février 2016
- [Une première installation vinicole au propane](#) (p.19)
La Revue Pratique du Froid – Février 2016
- [Le Tour de France des Solutions Alternatives](#) (p.22)
Journalauto.com – février 2016
- [Mathilde, étudiante, fait le Tour des Solutions Alternatives](#) (p.23)
La Dépêche du Midi - février 2016
- [Reportage sur le Tour des Solutions Alternatives et interview de Mathilde, participante du Tour](#) (p.25)
Emission « Mouv'Express » – Chronique « Les engagés » - 25 février 2016



Edito

Aiors que l'industrie du gaz se mobilise pour la transition énergétique, la normalisation est un outil à son service pour anticiper les enjeux et les transformations, favoriser l'innovation et accompagner les changements technologiques en conciliant exigences de sécurité, respect de l'environnement et impératifs économiques.

Biogaz, biométhane, hydrogène, GNL de détail, qualité du gaz et interopérabilité des réseaux, écoconception et étiquetage énergétique des appareils à gaz, nouveaux usages tels que gaz carburant ou cogénération, couplage appareils à gaz/ENR, stockage d'énergie, captage/stockage/transport/valorisation du CO2, comptage et réseaux communicants,... sont autant de sujets d'actualité pour lesquels les acteurs de la filière peuvent faire valoir leurs intérêts en s'impliquant dans les travaux du Bureau de Normalisation du Gaz au sein du Système Français de Normalisation.

Si depuis les années 1980 la normalisation gazière était dominée par les travaux européens du CEN dans le cadre de la mise en œuvre des directives européennes, depuis quelques années de nombreux sujets se traitent désormais au niveau international à l'ISO. Là aussi, le BNG répond présent comme le montrent l'attribution à la France de la Présidence du sous-comité ISO/TC 67/SC9 Installations et équipements pour le GNL avec secrétariat AFNOR/BNG ou la forte implication dans les travaux de l'ISO/TC 291 sur les appareils de cuisson domestiques fonctionnant au gaz.

Cette Lettre de la Normalisation du Gaz vous informera des sujets d'intérêt au niveau national, européen et international.

Bonne année 2016 et bonne lecture !

Yannick ONFROY
Président du Conseil de Direction du BNG

Comment sont élaborées les normes ?

Les normes sont établies au niveau français dans des commissions de normalisation animées par un président, un secrétaire et qui réunissent des membres représentant les différentes catégories d'acteurs concernées par le sujet. Les décisions se prennent par consensus.

Au niveau européen ou international, les commissions de normalisation françaises établissent des contributions et positions françaises qui sont ensuite promues et/ou défendues dans les instances européennes ou internationales de normalisation.
<http://www.afnor.org/metiers/normalisation/la-vie-des-normes>

Qualité du gaz

Une première étape d'harmonisation des caractéristiques du gaz vient d'être franchie avec la norme EN 16726 « Infrastructures gazières — Qualité du gaz — Groupe H » à paraître au premier trimestre 2016.

La deuxième étape vient d'être lancée avec la tenue d'un workshop européen le 18 novembre 2015 pour la mise en œuvre d'une seconde étude qui traitera des variations de qualité du gaz. Celle-ci sera menée par le forum sectoriel gaz dont le BNG est un des deux leaders (présidence et secrétariat du SFG_U).

Hydrogène

En anticipation de la publication du rapport élaboré par le groupe de travail Hydrogène du CEN-CENELEC, copiloté par la Commission Européenne (JRC), le NEN (organisme de normalisation néerlandais, qui en assurait le secrétariat) a déjà proposé la création d'un nouveau Comité Technique Européen sur l'hydrogène (enquête en cours au niveau français jusqu'à fin janvier).

S'il est créé, ce nouveau comité technique sera suivi par le Comité Stratégique Gaz.

Biométhane

La Commission Européenne, après une réunion en juillet 2015 avec les représentants des industries automobile et gazière, a fixé la composition ferme et définitive du biométhane. La norme (prEN 16723-1) pour l'injection est en cours de finalisation au sein du Comité Technique (CEN/TC 408) à secrétariat AFNOR/BNG. En savoir plus : christophe.erhel@afgaz.fr



Unité d'injection de biométhane

Produits liés à l'énergie

La publication et la mise en œuvre des règlements écoconception et étiquetage énergétique sur les appareils d'utilisation se finalise : chaudières, pompes à chaleur et chauffe-eau (règlements (UE) 811/2013, 812/2013, 813/2013 et 814/2013) ; fours et tables de cuisson, hottes (règlements (UE) 66/2014 et 65/2014) ; dispositifs de chauffage décentralisés (règlements (UE) 2015/1188 et 2015/1186) ; générateurs d'air chaud (en cours de finalisation pour 2016)

Deux arrêtés portant obligation de conformité aux normes des matériels à gaz ont été publiés au Journal Officiel fin décembre (<http://www.legifrance.gouv.fr/rectexte.do?reprise=true&page=1>)

- Arrêté du 22 décembre 2015 modifiant l'arrêté du 4 mars 1996 : [JORF du 31 décembre 2015](#)

- Arrêté du 22 décembre 2015 modifiant l'arrêté du 15 juillet 1980 : [JORF du 30 décembre 2015](#)

Bureau de normalisation du Gaz :

Dans le cadre de son **domaine de compétence** qui couvre la normalisation du Traitement, du Stockage, du Transport, de la Distribution et des Utilisations des combustibles gazeux applicable aux infrastructures gazières, aux appareils à gaz et à leurs composants ainsi qu'aux accessoires, à la qualité du gaz et aux activités et services associés,

Ses principales missions sont :

- L'**élaboration** et la **maintenance** des **documents normatifs français**,
- L'**organisation** de la **défense des intérêts** des parties prenantes françaises dans l'établissement des normes européennes et internationales,
- Le **secrétariat** de certains **comités techniques** et de **groupes de travail** CEN ou ISO,
- Le **secrétariat** de l'**instance européenne transverse** à l'ensemble des comités techniques du CEN traitant des utilisations du gaz, le Forum Sectoriel Gaz Utilisations (CEN Forum Gas utilisation : SFG -U).
- L'**information** et la **veille technique** applicables à l'ensemble des **dispositions réglementaires** ou **normatives** dans le domaine du gaz, dans tous les secteurs du traitement, du transport, du stockage, de la distribution, des utilisations du gaz et des services associés
- Le soutien aux parties intéressées et notamment les PME pour leur permettre d'accéder aux travaux de normalisation.

En savoir plus : <http://www.afgaz.fr/normalisation-bng>.

- rapport d'activité du BNG : http://www.afgaz.fr/sites/default/files/u200/rapport_activites_bng_2014.pdf,

- participer aux enquêtes publiques sur les projets de normes : <http://www.enquetes-publiques.afnor.org/gaz.html>.

Organisation du BNG

Conseil de Direction du BNG Président : Y. ONFROY Secrétaire : S. CHARLOT			
BNG-U - Groupe de Coordination Utilisations P : N. MOSTEFAOU S : S. ROSSATO SFG-U et WG7		BNG I - Groupe de Coordination Infrastructures P : J. DUBOST S : C. ERHEL	
BNG048 – Eau chaude sanitaire P : F. VUILLAUME S : S. ROSSATO CENTC 48W01	BNG048-291 – Appareils de cuisson domestiques P : A. CHAUD S : C. GANON	BNG055-161 – Équipements auxiliaires P : V. DELARUE S : C. GANON	BNG183 – Gaz naturel P : F. BEN RAYANA S : C. ERHEL
BNG082 – Appareils de chauffage indépendants P : F. HOLLARD S : C. GANON	BNG106 – Appareils de cuisson professionnelle P : PA. AUGAGNEUR S : C. GANON CENTC 106W01 CENTC 106	BNG109-131 – Chaudières P : F. VUILLAUME S : S. ROSSATO CENTC 109W03, W04	BNG234 – Infrastructures gazières P : J. DUBOST S : C. ERHEL CENTC 234W01, W04
BNG186 – Tables panneaux radiants générateurs d'air chaud P : D. CAPALDINI S : C. GANON	BNG181 – Appareils et accessoires GPL P : JB. JARRY S : S. CHARLOT CENTC 181 W02, W04, W07, W08, W09	BNG188 – Équipements thermiques industriels P : L. LANTONE S : S. ROSSATO	BNG228 – Régulateurs de pression P : M. ROUVRY S : C. ERHEL
BNG326 – Installations intérieures P : D. MARCQUE S : C. GANON CENTC 326W03	BNG228 – Gaz, pression d'essai catégories d'appareils P : N. MOSTEFAOU S : S. ROSSATO CENTC 228W01	BNG299 – Lavage, séchage, climatisation P : D. DUPUIS S : S. ROSSATO CENTC 299W02	BNG227 – Compteurs P : F. VIAUVIC S : C. ERHEL CENTC 227W02, W04
BNG326-252 – ONV P : M. ERHEL S : C. ERHEL	BNG 001 – Diagnostic des installations intérieures gaz P : F. VEYRETOUT S : S. ROSSATO	BNG -U CO Détecteur de CO A : S. ROSSATO	BNG225-ETSC9 – Installations et équipements ONV P : S. TORLIN S : C. ERHEL ISO/TC 67/SC 9
<p>P : Président(e) S : Secrétaire A : Animateur(ice)</p> <p>Surigné jaune : secrétariats européens ou internationaux</p>			
		BNG-008-215 – Biocombustibles gazeux et gaz naturel carboné véhicule P : D. RAZETSAMMANA S : C. ERHEL CENTC 408	

Lors de la réunion plénière annuelle du BNG tenue le 24 septembre dernier le Prix de la normalisation gazière 2015, a été remis à Pierre GRELLARD ancien responsable normalisation chez CHAFFOTEAUX ET MAURY puis représentant d'UNICLIMA. Pierre GRELLARD a notamment présidé le Forum Sectoriel Gaz Utilisations du CEN, fut président de plusieurs comités techniques européens et commissions nationales du BNG, et participa activement aux travaux sur la qualité du gaz.



Réunions plénières européennes et internationales prévues au 1 ^{er} semestre 2016 :		
24/02/2016	CEN/TC 299 - Pompes à chaleur et climatiseurs, matériel de lavage et de séchage	Milan
19 au 21/04/2016	CEN/TC 234 et Secteur Forum – Infrastructures gazières	Paris
21 au 22/04/2016	CEN/TC 326 – Remplissage et utilisation de véhicules au gaz naturel	Paris
21/04/2016	CEN/TC 058 – Equipements auxiliaires	Londres
28/04/2016	ISO/TC 161 – Equipements auxiliaires	Berlin
10/05/2016	ISO/TC 67/SC9 - Installations et équipements pour le GNL	Réunion à distance
11/05/2016	CEN/TC 237 – Compteurs de gaz	Bruxelles
12/05/2016	CEN/TC 282 – Installations et équipements pour le GNL	Bruxelles
24 et 25/05/2016	CEN/TC 181 – Appareils et équipements GPL	Vienne
23/06/2016	CEN/TC 49 – Cuisson domestique	Italie à confirmer
27/06 au 01/07/2016	ISO/TC 193 – Qualité du gaz	Paris

Les réunions des Comités Techniques donnent lieu à une préparation au sein de la commission de normalisation BNG.

Bureau de Normalisation du Gaz

8 rue l'Hôtel de Ville, 92 200 Neuilly sur Seine – <http://www.afgaz.fr/normalisation-bng>
Contact : Florence Alexandre (Tel : +33(0)1 80 21 07 76 E-mail : florence.alexandre@afgaz.fr)





Carburants alternatifs

Guide

Quelles solutions pour sortir du tout-diesel ?

Alors que le diesel est pointé du doigt, l'offre de motorisations alternatives peut se poser comme une solution viable au sein des entreprises. Mais le recours à ces carburants soulève des questions multiples liées à la fois à la fiscalité, aux investissements mais aussi à la dimension écologique. Voici les réponses des représentants du secteur.

Le GPL, oublié de la transition énergétique ?

En nombre de véhicules, le GPL (gaz de pétrole liquéfié) reste le premier carburant alternatif. Près de 250 000 VL circulerait en France avec ce mélange de butane et de propane provenant du raffinage de pétrole ou de gisements de gaz naturel. Et pour cause : « Il s'agit de véhicules bons pour tous les usages », avance Joël Pedessac, directeur général du Comité français du butane et du propane (CFBP). Des véhicules essence de base, sur lesquels les constructeurs ajoutent un réservoir et un système d'injection GPL, pour un coût de 1500 à 3000 euros. Des



GPL

modèles conçus spécifiquement pour rouler au GPL existent aussi, proposés à l'achat à un coût « légèrement inférieur à celui d'un véhicule diesel mais un peu plus élevé que celui d'un modèle essence », précise Joël Pedessac. Reste cependant un écueil en France : seul Fiat inclut cette motorisation dans son cata-

logue. Explication : les suppressions successives du bonus (2 000 euros jusqu'au 1^{er} janvier 2011), et la disparition de l'exemption de TVS ont cassé le marché. « alors que des promesses avaient été faites à la filière en 2008 pour une période de cinq ans », se rappelle Joël Pedessac. Résultat : un effondrement des ventes de véhicules GPL (voir le tableau ci-dessous).

« Mais les constructeurs possèdent les modèles dans leurs catalogues européens, ce n'est

donc pas un problème industriel », souligne Joël Pedessac. En témoigne la vitalité d'un marché comme l'Italie « où il se vend chaque année 200 000 véhicules neufs GPL, sans oublier la transformation de 100 000 véhicules essence », poursuit le représentant du CFBP.

Si l'essor du GPL semble dépendre des politiques incitatives d'achat, ce carburant serait pourtant l'un des plus vertueux. Dans la directive européenne 2014/94/UE sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs, il a même été reconnu qu'il « génère des émissions polluantes considé-

France : immatriculations de voitures particulières par type d'énergie

Motorisations	2012	PdM	2013	PdM	2014	PdM	2015	PdM
Diesel	1 384 627	72,92 %	1 199 729	67,01 %	1 146 658	63,85 %	1 097 125	57,2 %
Essence	471 281	24,82 %	532 109	29,72 %	592 927	33,02 %	739 379	38,6 %
Hybride (électricité + essence)	18 021	0,95 %	32 799	1,83 %	33 634	1,87 %	61 619 (dont 5 589 hybrides rechargeables)	3,2 % (dont 0,3 % d'hybrides rechargeables)
Hybride (électricité + gazole)	9 869	0,52 %	13 946	0,78 %	9 509	0,53 %		
Électricité	5 663	0,30 %	8 779	0,49 %	10 561	0,59 %	17 266	0,9 %
Bicarburant : essence + GPL + GNV	1 911	0,10 %	2 742	0,15 %	2 232	0,12 %	1 553	0,1 %
Superéthanol	7 341	0,39 %	240	0,01 %	254	0,01 %	232	0,00 %
Bicarburant : essence + GNV	141	0,01 %	92	0,01 %	64	0,00 %	Rattachée à la bicarburant	-
GNV	11	0,00 %	15	0,00 %	27	0,00 %	46	0,00 %

D'après les données du CCFP.

Prédominant, le diesel voit sa suprématie remise en cause ces dernières années, essentiellement au bénéfice de l'essence. Pour leur part, les véhicules électriques ou hybrides tirent modestement leur épingle du jeu, loin devant les autres carburants alternatifs.



ablement moins élevées que les carburants classiques.» Une affirmation renforcée par une étude réalisée par l'Ademe, en collaboration avec l'European Emission Test Program (EETP) : les émissions de CO2 d'un GPL seraient, en moyenne, inférieures de 16% à celles d'un moteur essence et de 11% à celles d'un diesel. Mieux encore, le GPL ne rejeterait quasiment aucune particule fine et émet 96% de NOx en moins que le gazole et 68% que l'essence.

Un bilan écologique qui plaide pour le GPL

Le GPL a aussi ses atouts pour les professionnels. « La récupération de la TVA est totale pour les flottes, bien qu'elle ne soit pas inscrite dans le code général des impôts », note Joël Pedessac. Autre élément qui pourrait raviver l'intérêt des flottes, l'incorporation des modèles GPL dans la deuxième catégorie de pastilles déployée par le ministère de l'écologie, juste en dessous du véhicule électrique. Les GPL pourraient donc circuler lors des périodes de circulation alternée. Enfin, Joël Pedessac, défendant son secteur, espère le retour de l'exemption de TVS pour revenir à la situation d'avant 2011.

Le bioéthanol tente de se faire une place

Betterave, maïs, blé, canne à sucre : voici les ingrédients à partir desquels se fabriquent le Superéthanol E85 et l'éthanol intégré au SP95-E10. Mais si, avec 12 millions d'hectolitres, la France demeure le premier

	Écart de TICPE entre GNV et gazole			
	2014	2015	2016	2017
TICPE GNV (euros/100Nm ³)	1,49 (a)	3,09 (a)	3,99 (b)	6,50 (d)
TICPE GNV (centimes d'euro/kg)	1,97 (c)	4,09 (c)	5,27 (c)	8,60 (c)
TICPE gazole (centimes d'euro/l)	42,84 (a)	46,82 (a)	49,89 (b)	53,07 (d)
Écart TICPE GNV-gazole (centimes d'euro kg/l)	40,87	42,73	44,62	44,47

Source : Association française du Gaz Naturel pour véhicules. (a) Données issues du tableau B de l'art. 285 du code des Douanes modifié par la loi n° 2024-1854 du 29 décembre 2024. (b) Données issues de l'art. 14 de la loi n° 2023-786 de finances rectificatives pour 2023. (c) Conversion de km en kg avec un coefficient de 0,100 (tableau de conversion de la revue des Douanes du 1^{er} décembre 2023). (d) Données issues de l'art. 17 de la loi n° 2015-1786 de finances rectificatives pour 2015.

pays européen producteur d'alcool de bioéthanol destiné aux carburants, la consommation de Superéthanol E85 reste marginale, avec à peine 1% des ventes de carburant dans l'Hexagone (voir l'encadré page 60).

Pour autant, ces énergies constitueraient une solution pour décarboner les transports. Selon Bruno Hot, président du Syndicat national des producteurs d'alcool agricole (SNPAA), « ce carburant est une énergie renouvelable à traiter en tant que telle. » Bien que se pose la question, toujours en débat, de l'utilisation des terres agricoles. Une « polémique » que balaie le SNPAA, réaffirmant que les producteurs de bioéthanol n'occupent « que 1% des terres disponibles en France ». À suivre. Premier constat énoncé par Bruno Hot, l'emploi du bioéthanol contribuerait à diminuer les émissions de gaz à effet de serre de 60%. « C'est 1 million de tonnes de CO2 économisées par an, soit l'équivalent de 500 000 véhicules en moins sur

nos routes ». Plus précisément, cette baisse s'élèverait à 56% pour l'éthanol produit à partir de la betterave, à 41% pour le blé, à 47% pour le maïs et à 61% pour le sucre de canne. L'autre force de l'E85 réside dans le fait qu'il n'émet quasiment pas de NOx et très peu de particules, au contraire du SP95-E10.

La fiscalité au secours du SP95-E10

Mais c'est avec le SP95-E10 que la filière entend toucher le plus grand nombre : la consommation de ce carburant a progressé de 6% en 2015 pour couvrir 33% du marché des essences. Une tendance qui devrait s'accroître dans les mois à venir grâce à plusieurs décisions contenues dans le Projet de loi de finance rectificative 2015 et le Projet de loi de finance 2016.

Les élus français, suite aux scandales liés au diesel, ont ainsi réduit de 2 centimes d'euro les taxes sur le SP95-E10, tout en les augmentant de 1 centime sur le diesel, le SP95 et le

SP98. Résultat : l'écart entre les essences traditionnelles et le SP95-E10 a atteint 4,5 centimes lors de la rédaction de notre dossier, « un chiffre proche de la barre psychologique des 5 centimes », se félicite Nicolas Kurtsoğlu, chargé de mission pour le SNPAA.

Si ce différentiel de prix peut favoriser ce carburant auprès du grand public, la situation serait tout autre avec les flottes : « Dans les entreprises, l'équité fiscale entre les carburants n'est toujours pas de mise », regrette Nicolas Kurtsoğlu. Un temps évoquée lors des débats sur le PLFR 2015, la mesure n'a pas passé l'écueil du vote.

Le GNV, gaz « propre »

Des émissions de CO2 identiques à celles du gazole, mais un recul considérable des émissions de particules de NOx et de dioxyde de soufre : voilà le bilan dressé par l'Ademe en 2012 pour le GNV (gaz naturel pour véhicule). « Et aucune émission de CO2 ne peut être imputée au bio-GNV », renchérit Gilles Durand, secrétaire général de l'Association française du gaz naturel pour véhicules (AFGNV).

Disponible sous forme de GNC (gaz naturel comprimé), de GNL (gaz naturel liquéfié), mais aussi de bio-GNV (aussi appelé biométhane, produit à partir de déchets organiques), cette énergie ferait figure « de vrai complément aux véhicules électriques pour le transport de marchandises et de personnes. Dès que l'on parle de véhicules chargés, l'autonomie passe par le gaz, avec une équation économique viable », argumente Gilles Durand. Outre un taux de

LE SUPERÉTHANOL E85 ENCORE CONFIDENTIEL

Seul carburant à moins de 1 euro dans les stations, le Superéthanol E85 connaît une poussée de sa consommation, même s'il demeure encore marginal. D'après Nicolas Kurtsoğlu, du SNPAA, sa consommation a ainsi triplé entre 2009 et 2015, grâce notamment à une forte progression du réseau de distribution : sur les deux dernières années, le réseau de stations-service a doublé à 727 stations en France en janvier. Si ce carburant générerait une surconsommation de 25% par rapport à un véhicule essence, le gain par an serait de l'ordre de dix euros en moyenne

pour les consommateurs. Du côté des flottes, ce carburant offrirait plusieurs avantages. Outre une carte grise gratuite, ou à moitié prix selon la région, la TVA est récupérable à 80%. Résultat, le coût de possession, en considérant les écarts de consommation, serait réduit de 35% par rapport à un véhicule roulant au SP95.

Ces atouts n'ont pas empêché, entre 2012 et 2015, la chute vertigineuse des ventes de véhicules flexfuel (fonctionnant à l'E85 ou à l'essence conventionnelle de type SP98) : alors que 7 341 véhicules neufs équipés de cette motorisa-

tion avaient été immatriculés en 2012, ce chiffre est descendu à 232 unités en 2015. Et si 14 véhicules étaient proposés en 2012 dans les catalogues des constructeurs, les modèles aujourd'hui commercialisés en flexfuel E85 se comptent sur les doigts d'une main.

Mais certains constructeurs ne désespèrent pas, à l'image de Volkswagen qui vient de lancer le Golf Multifuel (voir l'essai page 68). Président de la marque en France, Jacques Rivost a récemment confié que 500 commandes avaient déjà été prises pour ce modèle.



Prix moyens des carburants en 2016	
Sans-plomb 98	1,32 euro/l
Sans-plomb 95	1,29 euro/l
Sans-plomb 95 – E10	1,24 euro/l
Gazole	1,02 euro/l
Superéthanol	0,71 euro/l
GPL	0,70 euro/l
GNV	1,26 euro/kg (soit 0,9828 euro/m ³)

Ce relevé a été réalisé le 2 février 2016. Ces chiffres arrondis reflètent des prix moyens et indicatifs. Pour chaque carburant, il faut tenir compte de la motorisation elle-même, de l'utilisation du véhicule, mais aussi raisonner en coût complet.

taxation TICPE en leur faveur face au diesel (voir le tableau page 62), les véhicules GNV et bio-GNV bénéficient d'une carte grise gratuite ou payable partiellement, et d'une déductibilité de la TVA à 100%. Un avantage certes, mais pas suffisant pour Gilles Durand. Pour qui la filière, à l'instar du GPL, a besoin d'une visibilité à long terme : « Il faudrait maintenir un écart de fiscalité entre le gazole et le GNV sur plusieurs années, comme au Royaume-Uni, avec une visibilité à dix ans ». Autre attente, la suppression de l'exemption de TVA, comme avec le GPL.

Un réseau de distribution encore restreint

Dernier point soulevé par Gilles Durand, le manque d'attractivité du bio-GNV vis-à-vis du GNV. Il ne précise : « Aujourd'hui, ces deux énergies sont taxées pareillement. Il serait intéressant de changer

la donne pour accroître l'attractivité du bio-gaz. » Les véhicules au gaz souffrent toutefois d'une lacune majeure : la faiblesse du réseau de distribution : sur le territoire, seules 41 stations



Entreprise spécialiste de la location de véhicules industriels, GT Location a mis en place diverses initiatives afin de réduire l'impact environnemental de son activité dont le recours à des véhicules GNV.

publiques proposent du GNV et/ou du bio-GNV, un nombre bien insuffisant pour accompagner une montée en puissance, surtout que « certaines ne possèdent pas les installations adéquates pour accueillir des poids lourds », déplore Gilles Durand. Un constat partagé par Maxime Lucas, responsable transport et développement logistique de Saint-Gobain Distribution Bâtiment France, à la tête d'une flotte d'une trentaine de véhicules GNV : « L'essor d'un réseau de charge publique sur l'ensemble du territoire lévera un vrai frein pour cette technologie dans les flottes », résume-t-il (voir le témoignage ci-dessous). Un vœu qui pour-

rait bien être exaucé : « Une directive européenne demande qu'à fin 2016, les pays membres dévoilent leur plan de développement des infrastructures à l'horizon 2025 », se réjouit Gilles Durand. Avant cette date, près de 150 stations devraient voir le jour d'ici 2020 en France, toujours selon Gilles Durand. Grâce à un travail entre les différents partenaires dans le domaine, « 110 stations GNC et 40 stations GNC-GNL devraient ainsi être disponibles, dans les grandes villes françaises et autour des grands axes routiers », se félicite Gilles Durand.

Quid des VP et des VU roulant au GNV ?

Le gaz naturel demeure une solution presque exclusivement destinée aux entreprises, et plus spécifiquement aux véhicules industriels. « La technologie est conçue des constructeurs et pourrait se poser en alternative au diesel pour les VUL, souligne Gilles Durand. Mais les acteurs, français par exemple, sont plutôt tournés vers l'électrique et l'hybride. »

Reste que malgré l'absence de réseau complet, le parc de véhicules GNV compte 1000 à 1200 poids lourds et 2500 bus. Et cette flotte devrait croître fortement, entre autres du fait d'un amendement au projet de loi de finance 2016 qui instaure un amortissement fiscal pour les entreprises lors l'achat d'un véhicule GNV ou bio-GNV (voir notre article sur la fiscalité en pages 22 à 25).

Cette mesure s'ajoute au fonds de modernisation de la flotte de poids lourds, soutenu par l'Ademe. Ce programme permet aux transporteurs souhaitant acquérir des véhicules industriels au gaz naturel de bénéficier d'une aide de 15000 euros, « soit 50% du surcoût engendré par un véhicule au gaz », avance Gilles Durand. Des mesures aptes favoriser l'objectif ambitieux de 40% des immatriculations de poids lourds en GNV à horizon 2030.

Un point à préciser pour conclure cet article : nous n'avons reçu aucune nouvelle des représentants du diester en France.

Clément Boura

Retour d'expérience

Maxime Lucas, responsable transport et logistique de Saint-Gobain Distribution Bâtiment France

« 80 à 100 véhicules GNV à horizon 2017 »

Distributeur de matériaux de construction, Saint-Gobain Distribution Bâtiment France compte une trentaine de véhicules GNV dans sa flotte et veut aller plus loin avec cette motorisation.

Chez Saint-Gobain Distribution Bâtiment France, l'idée de recourir au GNV a été lancée il y a environ trois ans. Principalement basés en région parisienne, les véhicules GNV ont aussi été déployés en province comme à Bordeaux fin 2014, et dans l'agglomération lyonnaise.

Dernier en date à faire son entrée dans la flotte : un Stralis GNV au sein de l'agence Point P de Villeurbanne,

une filiale de Saint-Gobain. « Cette initiative a été menée avec deux partenaires, précise Maxime Lucas, un joueur de véhicules avec chauffeur et GNV ». L'idée était de s'appuyer sur le réseau public de recharge sans faire appel à des stations privées.

Problème : « Près de quatre ans après le démarrage, la densité de ce réseau reste faible », reprend le responsable.

Malgré ce petit couac de la recharge et « des stations parfois inadaptées à l'accueil de poids lourds », l'expérience semble concluante.

« Le coût d'achat, supérieur de 15 à 20 %, est partiellement compensé par celui du gaz. La seule diffé-

rence notable demeure finalement la puissance un peu moindre sur ce type de véhicule. La technologie fonctionne, elle ne rencontre pas de pannes particulières et ne suppose pas d'entretien plus important », conclut Maxime Lucas.

Si la mesure de l'impact écologique du GNV n'a pas encore été révisée, ce sera chose faite cette année. Et avec la réussite du projet, 30 nouveaux véhicules seront lancés par Saint-Gobain les douze prochains mois, principalement en Ile-de-France, avec l'ambition d'une flotte de 80 à 100 véhicules GNV à horizon 2017.



Réalisation

ÉQUIPEMENT

Constructeurs machine au propane :
Paumier Marine et Réseau Froid.
Chillier d'eau glacée : +10/+5 °C.

Dimensions et poids de la machine :
L = 6 250 mm ; F = 2 420 mm ;
h = 3 000 mm ; poids = 6 780 kg

Puissance frigorifique : 650 kW
2 circuits frigorifiques
Indépendants assurant chacun
50 % du besoin.

Charge 55 kg de R 290 au total ; conception du réseau frigorifique pour une capacité de fluide minimale ; compresseur à vis semi-hermétique Frascold ; puissance frigorifique unitaire 325 kW au régime 0/+49 °C (COP 3) pour température extérieure 35 °C ; HP flottante par variation de vitesse sur aéro-condenseur ; ventilateurs Atex débit d'air total ; évaporateur à plaques ; détendeurs électriques.

Réseau hydraulique :

• **Réseau primaire :** 2 pompes KSB ETALINE ETL 80 (1 en service, 1 en secours) raccordé sur variateur de fréquence DANFOSS HVAC DRIVE.

• **Réseau secondaire :** 2 pompes KSB ETALINE ETL 80 (1 en service, 1 en secours) avec système de régulation pompe Drive (contrôle du delta P) ; 3 pompes de circulation pour réseaux échangeurs cave.

Ballon tampon de 4 000 l

UNE PREMIÈRE INSTALLATION VINICOLE AU PROPANE

HYDROCARBURE Paumier Marine et Fidec Thermic, appartenant toutes deux au Réseau Froid de VINCI Energies, ont œuvré au remplacement d'une installation au R 22 par du propane (R 290).

La coopérative vinicole mâconnaise « La cave d'Azé », se devait de remplacer son matériel existant. Le R 22 n'étant, en effet, plus utilisable et la puissance de l'ancienne machine n'étant plus adaptée aux nouveaux besoins de production. Le propane (R 290) avec son GWP de 3 a été sélectionné, pour la première fois en France selon les responsables du Réseau Froid Vinci Energies. « Nous avons porté notre choix sur une solution innovante à savoir le propane, qui nous a finalement permis de nous distinguer de la concurrence », explique Christian Croso, chef de l'entreprise Rhodanienne Fidec Thermic (Réseau Froid Vinci Energies). « La particularité en vinicole, c'est que



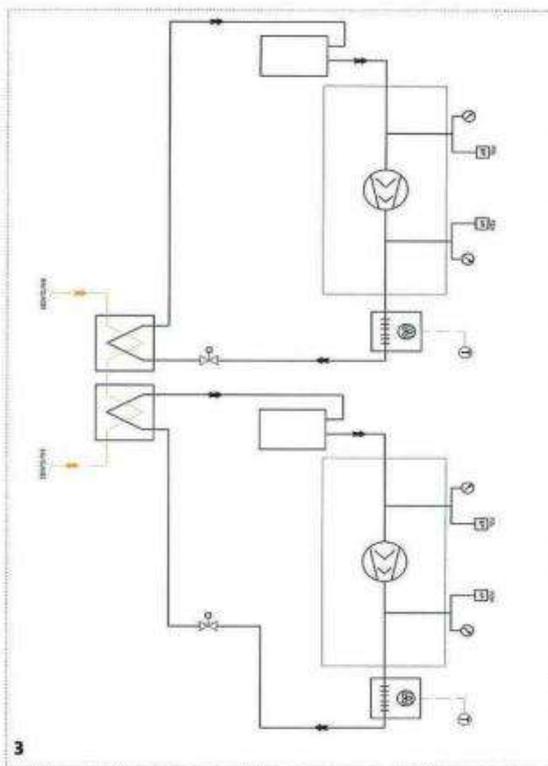
La coopérative produit vins rouges, vins blancs, vins rosés et crémant.

l'installation frigorifique est utilisée majoritairement huit semaines par an. Arrêtée tout l'hiver, elle est redémarrée au printemps pour des raisons d'entretiens. Le fait de l'arrêter sur une longue période, fait sécher les joints rotatifs huilés et génère de la maintenance et des risques de fuites

660kw à 0/50°C	R290	R717	R134a	R410a	R407c	R404a	R 22
GWP	3	0	1370	2100	1700	3900	1810
CDP	2,9	3,05	2,95	2,7	2,8	2,6	2,94
HP_bar abs	17	20,4	13,2	30,5	19,7	23	19
BP_bar abs	4,8	4,3	2,9	8	4,5	6	4,85
Taux CP	3,5	4,7	4,6	3,8	4,4	3,8	3,91
Qvaspi_m³/h	920	680	1245	550	860	813	776

Le R 290 affiche un COP et un débit volumique compétitifs ainsi qu'un faible taux de compression.

© Le Rpf



© La Rpf

© Réseau Froid Vinci

1 La machine au propane a été installée en extérieur à l'air libre. 2 Le compresseur à vis semi-hermétique affiche une puissance frigorifique unitaire de 325 kW. 3 Circuit frigorifique de l'installation.

à répétition. L'ammoniac qui est un bon fluide, est inapproprié dans ce genre d'installation car il peut engendrer des fuites de fluides au niveau des joints rotatifs des compresseurs ouverts. » Il ajoute : « Dans notre installation au propane, les compresseurs sont semi-hermétiques, la maintenance est beaucoup moins coûteuse et le propane présente de bonnes performances thermodynamiques. » Autre avantage du propane : il est miscible avec les huiles de lubrification. À l'inverse, l'ammoniac n'étant pas miscible, il est nécessaire, d'avoir des systèmes de retour d'huile spécifiques et coûteux.

Une installation novatrice sur mesure

Au propane, l'installation intègre un chiller d'une puissance de 650 kW. L'eau refroidie dont la température varie entre +5 et +10 °C, sert à maîtriser la température du vin lors de la vinification. Cette eau est véhiculée par des tubes en Inox vers des échangeurs, eux-mêmes immergés dans les cuves de vin pour pouvoir maîtriser la température pendant l'échauffement dû à la fermentation et au climat. Et pour que la qualité du vin ne se dégrade pas, le dispositif est ensuite utilisé pour entretenir la température du produit fini stocké dans des cuves. Deux

circuits frigorifiques indépendants assurent chacun 50 % des besoins. Ils permettent de bénéficier d'une certaine souplesse lors de l'utilisation et d'être en catégorie de risque 3 dans le cadre de la DESP.

« Les fluides frigorigènes évoluent beaucoup et il nous faut, dans ce contexte, être moteur dans cette diversification », indique Nicolas Rohou, chef de l'entreprise normande Paumier Marine. « Christian Croso a étudié les différents fluides possibles et nous a sollicités pour construire une machine spécifique adaptée au propane. Aujourd'hui, plusieurs projets sont en cours. »

Les caractéristiques thermodynamiques du propane sont proches de celles du R 22. Christian Croso : « Le client a été rassuré de se retrouver dans des conditions de fonctionnement quasi équivalentes à celles du R 22. À puissance équivalente, la consommation énergétique ne pouvait pas augmenter entre les deux fluides. » Il poursuit en relevant que la quantité de propane nécessaire à l'installation - 55 kg -, est peu ou prou équivalente à ce que l'on retrouve dans les grosses bouteilles utilisées par le commun des mortels pour alimenter un chauffe-eau, une gazinière.

Le propane est encore peu



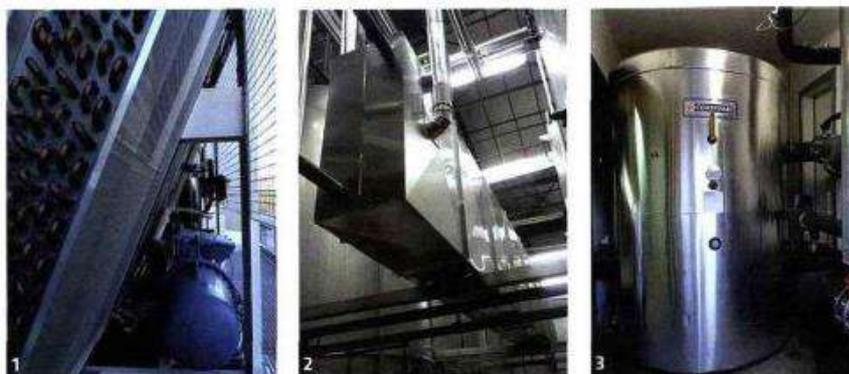
C'est dit



« Nous orientons nos choix vers des « fluides naturels », conformes à la F-Gas. Il s'agit de fluides fournis par la majorité des distributeurs, libres de distribution à un coût relativement faible (de quelques euros comparés à des fluides chimiques à 20 ou 30 euros). »

Michel Lecarpentier,
directeur du développement du Réseau Froid VINCI Energies

répandu dans les installations frigorifiques de fortes puissances. Cependant les fournisseurs commencent à proposer les composants pour les installations au propane dans leur catalogue. Paumier Marine a mobilisé son service R & D pour trouver le bon design, les bons composants pour la machine avec des analyses de risque Atex et s'aligner sur les contraintes réglementaires. Le temps de monter le dossier et de faire certifier la machine, la date de livraison est arrivée. « Le projet a été contractualisé avec la cave d'Azé début avril, pour une livraison de la machine en juillet et une installation et une mise en route en août, avant le démarrage de la période des vendanges », précise Nicolas Rohou. La mise en œuvre de cette installation clé en main, a été facilitée par sa livraison sous forme d'un chiller monobloc prêt à utiliser. Le bloc a été gruté, mis en place et raccordé au réseau d'eau. Tout le temps de la mise en œuvre, l'ancienne installation est restée en service. L'ensemble des tuyaux ont été posés en amont



1 L'équipement a été optimisé pour un gain de place. 2 Échangeurs immergés dans les cuves de vin. 3 Ballon tampon de 4000 l. 4 De gauche à droite : Joel Richard, Vice-président de la Cave d'Azé, Nicolas Rohou, chef de l'entreprise normande Paumier Marine ; Michel Lecarpentier, directeur du développement du Réseau Froid VINCI Energies ; Gilles Vivat, directeur du Réseau ; Valérie Kerdraon, responsable marketing et communication VINCI Energies France Sécurité Incendie Froid Fabrication ; Dany Grandjean, président de la Cave d'Azé, Christian Croso, chef de l'entreprise Fidec Thermic.

Qu'en est-il de la sécurité ?

La machine n'est pas confinée. Elle a été installée en extérieur à l'air libre. Il n'y a pas de local technique engendrant des normes sécuritaires. En revanche, il a quand-même été indispensable de mesurer l'incidence d'une éventuelle fuite ou poche de gaz sur la machine, ne serait-ce que pour la machine elle-même, mais aussi pour l'environnement. « Cela nous a évité d'entrer dans une catégorie Atex parce que nous avons développé le système d'automatisation qui détecte les fuites de fluides. En fonction d'une détection de gaz, nous forçons la ventilation pour diluer cette poche de gaz et l'évacuer à l'extérieur de la machine. Il y a même une alimentation sur ces sécurités, explique Nicolas Rohou. Nous avons tout de même certains équipements Atex notamment les composants assurant la sécurité et les ventilo-condenseurs. »

de la réception de la machine. Côté mise en service, les compétences des collaborateurs de Nicolas Rohou ont été associées à celles

de ceux de Christian Croso, ces derniers ayant reçu une formation et un encadrement de Paumier Marine. Ce dernier indique : « Nous allons

conclure par une formation propane spécifique à nos personnels dès le printemps au moment du redémarrage de la machine. » ■ EK

© La Rpf



SERVICES Par Romain Baly, le 24/02/2016

LE TOUR DE FRANCE DES SOLUTIONS ALTERNATIVES

Dans le but de découvrir de nouvelles initiatives en matière d'économie circulaire et de développement durable, quatre étudiants toulousains réalisent cette semaine un périple à bord d'une Fiat 500L GPL.



De Lille à Toulouse en passant par Paris, Lyon et Montpellier, c'est un périple de 1200 kilomètres que réalisent cette semaine **Mathilde de Bortoli, Prescillia Merot, Arthur Gêrôme et Yanis Lammari**, quatre étudiants membres du Bureau du Développement Durable de la Toulouse Business Scholl. Au volant de leur Fiat 500L motorisée au GPL (une façon de limiter l'impact de leur trajet), ces derniers se sont fixé comme objectif de débusquer des initiatives régionales aussi originales qu'innovantes en matière d'économie circulaire et de développement durable.

Durant ces cinq jours, tout a ainsi été pensé pour atteindre ce but. Visite d'une entreprise de fabrication "d'écoveloppes" à Lille (Pacheco), découverte d'une ferme urbaine servant également de cantine et d'atelier de réparation alternatifs à Paris (La Recyclerie) ou encore rencontre avec une association spécialisée dans la création d'habitats participatifs à Montpellier (EcoHabitions) sont ainsi au programme. Ces étudiants pourront même peaufiner leur démarche dans leur sommeil avec une nuit au *Solar Hôtel*, le premier hôtel écologique de Paris.

Ce défi s'inscrit dans le cadre de la plate-forme AIM2Flourish, soutenue par les Nations unies. Celle-ci a pour but "d'amener les étudiants du monde entier à découvrir et faire connaître les innovations les plus prometteuses pour répondre aux objectifs du Millénaire, qui consistent à vaincre la pauvreté tout en relevant intelligemment les défis technologiques et écologiques de notre temps", comme expliqué dans un communiqué.

Développement durable

Solutions alternatives

LADEPECHE.fr

mardi 01 mars, 10:35, Saint Aubin

Actualité > Grand Sud > Haute-Garonne > Ayguesvives

Mathilde, étudiante, fait le Tour des solutions alternatives

Article exclusif**réservé aux abonnés** Voir l'offre Digital

Votre crédit de bienvenue en cours : 20 articles

Publié le 25/02/2016 à 03:53, Mis à jour le 25/02/2016 à 08:33

Environnement



Mardi 23 février à Paris, les jeunes étudiants : Mathilde de Bortoli, Prescillia Merot, Arthur Gerôme et Yanis Lammari à la découverte du premier hôtel écologique, une ferme urbaine, un laboratoire d'expériences créatives et la visite de Global Bioénergies.

Cinq étapes en régions jusqu'au 26 février 2016 grâce au GPL. Des étudiants roulent à la découverte aux solutions alternatives d'aujourd'hui pour un lendemain plus vert. Mathilde Debortoli appartient à ce projet. La jeune ayguesvivoise est partie lundi 22 février avec trois autres étudiants pendant 5 jours pour parcourir plus de 1 200 km avec un programme en faveur de l'écoconsommation et du développement durable.

«Des solutions alternatives pour prendre du plaisir à rouler autrement en polluant moins et en dépensant moins au volant d'une voiture GPL, mais aussi partir à la découverte d'initiatives régionales sur le thème de l'économie circulaire et du développement durable «C'est le défi que se sont lancés ces quatre jeunes étudiants membres du B3D – Bureau Du Développement Durable.

<http://www.ladepeche.fr/article/2016/02/25/2284012-mathilde-etudiante-fait-le-tour-des-solutions-alternatives.html>

1/3

de la Toulouse Business School, actuellement en licence et master. Leur challenge s'inscrit dans cadre de la plateforme AIM2Flourish, soutenue par les Nations Unies. L'objectif de la plateforme est d'amener les étudiants du monde entier à découvrir et faire connaître les innovations les plus prometteuses pour répondre aux objectifs du Millénaire qui consistent à vaincre la pauvreté tout en relevant intelligemment les défis technologiques et écologiques de notre temps. Tout au long de cette itinéraire : Lille, Paris, Lyon, Montpellier et une arrivée le vendredi 26 février à Toulouse ; les jeunes effectueront des tests, des rencontres et des visites et conduiront une voiture GPL pour limiter l'impact de leur trajet sur l'environnement avec un budget alloué.

Association des étudiants de Toulouse Business School, créée en 2006 pour fédérer autour d'une conception positive et innovante du développement durable. B3D organise notamment, chaque année depuis sa création, les Assises Nationales Etudiantes du Développement Durable (ANEDD) qui donnent aux étudiants le pouvoir de choisir et tester les innovations qui feront partie de leur futur et qui existent déjà. D'autres partenaires, Club des voitures écologiques et le Comité Français du Butane et du Propane participent à cette action.

Pour suivre les jeunes étudiants sur leur parcours : <https://www.facebook.com/tourdessolutionsalternatives/BBT>

La Dépêche du Midi

AYGUESVIVES ENVIRONNEMENT



Mouv'
Emission : Mouv'express

Script :
Voix off : 13h/13h30, Mouv'express.

Présentateur 1 : Mouv'express, une émission où on s'engage aussi et ça, c'est avec toi, Adile, « Les engagés » aujourd'hui, on fait le tour des solutions alternatives.

Adile FARQUANE, Présentateur 2 : Absolument. Alors, il y a Mathilde, Priscilia, Arthur, Jérôme et Yannis. Eh bien, tu sais quoi ? Ils ont décidé de se lancer dans le tour des solutions alternatives. Ça se passe depuis lundi dernier, départ depuis Lille jusqu'à Toulouse, et ils ont fait le choix de rouler en GPL. Bien sûr, forcément, quand on parle éco-consommation, ils veulent prendre plaisir avant tout à rouler autrement qu'en polluant et en polluant moins. Cinq jours, 1 200 kilomètres et un programme en faveur de l'éco-consommation et du développement durable. Alors, justement, Mathilde est au micro des engagés et elle répond à cette première question : quelles ont été les motivations, pourquoi ce défi et pourquoi le GPL, pourquoi ce choix ?

Mathilde, Participante : Pour aller à la rencontre, en fait, des entreprises, associations et autres mouvements civils, engagés en faveur du développement durable et les promouvoir. Donc, c'est-à-dire qu'il y a beaucoup d'initiatives assez éparpillées, qui ne sont pas connues, et du coup, les faire valoir auprès du grand public, enfin, des étudiants et du grand public, en général. On a choisi le GPL parce que, pour rester cohérent avec cet esprit de respect de l'environnement, de propreté, le GPL, c'est aujourd'hui un carburant qui n'émet pas de particules et qui émet moins de CO2 que les autres. Donc, quand on roule avec une voiture et du carburant, c'est quand même dans le respect de l'environnement de mettre du GPL, mais aussi économique.

Présentateur 1 : J'imagine qu'il y a un objectif, quand même, pour les étudiants, comment ?

Adile FARQUANE : Oui, c'est vrai, parce que c'est aussi, là, amener tous les étudiants du monde entier à découvrir et à faire connaître les innovations les plus prometteuses et répondre surtout, tu sais quoi, qui consiste à vaincre la pauvreté dans le monde.

Mathilde : Oui, convaincre en montrant que le développement durable, ce n'est pas quelque chose de négatif qu'on doit faire, parce qu'on est contraint par le changement climatique aujourd'hui, que c'est culpabilisant. On veut montrer qu'en fait, le développement durable, c'est fun, c'est sympa et ça nous apporte aussi en tant qu'être humain un peu de faire plaisir en respectant la planète, en ayant... Et même, ça va nous apporter avec un contact humain plus important et des choses sympas, très sympas à faire comme ce tour avec des rencontres formidables.

Adile FARQUANE : Alors, j'imagine, ces rencontres formidables, ça se traduit aussi forcément avec un partage d'expériences, Mathilde ?

Mathilde : Faire de partage d'expériences, ça veut dire vivre un moment avec l'autre et comprendre sa démarche, ce qu'il a fait, son environnement et essayer après de le reproduire ou de prendre ce qui nous a plu, et donc faire quelque chose dans notre vie à nous.



Présentateur 2 : Alors, depuis lundi, comment se déroule le tour ? Pas mal d'écoute ?

Mathilde : Le tour, il se passe très bien, on a un itinéraire assez servi, mais très riche en émotions, tout le monde est content de nous accueillir et soutient l'initiative. Donc, la grande arrivée, ce sera demain à 14h00 à Toulouse.

Adile FARQUANE : En ce moment même, ils sont à Montpellier et tout se déroule plutôt bien, on leur souhaite en tout cas d'arriver demain, eh bien, d'abord en bonne santé et puis surtout que le tour se déroule avec de bonnes nouvelles et une bonne arrivée pour demain à Toulouse.

Présentateur 1 : Absolument, bon courage à eux. Et puis, n'hésitez pas à les choper sur les contacts sur mouv.fr. Merci à toi, Adile.

Adile FARQUANE : Avec plaisir.

FIN

SOMMAIRE

1- STATISTIQUES Pages 1-5

- ▶ Données climatiques
- ▶ Chiffres-clés
- ▶ Ventes de GPL en France
- ▶ Installations neuves propane
- ▶ Ventes de véhicules particuliers
- ▶ Baromètre du GPL carburant
- ▶ Connexions au site cfbp.fr

2- ACTUALITÉS Pages 6-15

▶ Lancement du chèque énergie le 1er mai dans
4 départements : quelles modalités pratiques ?
(p.6)

▶ Signature d'une convention sur le Disque Vert
entre l'ADEME et l'AVE (p.9)

▶ Mobilité durable : quelles solutions
accessibles à tous dès à présent ? (p.11)

▶ Propane Mon Amour : lancement de la
campagne 2016 (p.14)

4 - PRESSE Pages 15- 20

▶ Interview de Joël Pedessac sur RFI, chronique
transports (p.16)

RFI - interview par Laurent Berthault - 12-03-
2016

▶ Sans incitation, le GPL se meurt (p.17)
Flottes Automobiles - Mars 2016

▶ Interview Joël Pedessac sur Radio Classique,
émission « La matinale économique de N. Pierron
» (p.19)

Radio Classique - Mars 2016

▶ Le Tour des Solutions Alternatives sur France
Inter dans l'émission « Un temps de Pauchon »
d'Hervé Pauchon (p.20)

France Inter - Mars 2016

Comité Français du Butane et du Propane

8, terrasse Bellini
92807 PUTEAUX CEDEX
contact@cfbp.fr
www.cfbp.fr

N° SIRET : 784 855 033 00063

Suivez-nous sur les réseaux sociaux !



1 STATISTIQUES (février 2016)

▶ DONNÉES CLIMATIQUES ⁽¹⁾:

	Février 2015	Février 2016	Variation 2016/2015
Température moyenne	4,5°C	6,9°C	+2,4°C
Nombre de jours ouverts	20	21	+1
Degrés-jours du mois	351,2	294,0	-16,2%
Coefficient de rigueur	1,060	0,887	-16,3%
Degrés-jours cumulés	721,1	619,6	-14%

(1) Source : CPDP - Comité professionnel du pétrole (Bulletin mensuel)

▶ Chiffres-clés des GPL pour février 2016

> Total Ventes « vrac » février 2016 vs février 2015 : - 16,1 %

> Total Ventes « conditionné » février 2016 vs février 2015 : - 4,5 %

> Total Ventes « GPL carburant stations » février 2016 vs février 2015 : - 4,5 %

► VENTES DE GPL EN France (en tonnes) : adhérents du CFBP - février 2016

	MOIS			CUMUL ANNEE		
	Fév-2016	Fév -2015	Variation	Fév -2016	Fév -2015	Variation
BUTANE						
conditionné	20 151	21 049	-4,3%	40 412	43 439	-7,0%
vrac	3 391	4 463	-24,0%	6 598	9 087	-27,4%
s/total Butane	23 542	25 512	-7,7%	47 010	52 526	-10,5%
PROPANE						
conditionné	8 993	9 782	-8,1%	17 702	19 532	-9,4%
Condi/carburant	5 127	5 068	+1,2%	9 624	9 810	-1,9%
s/total conditionné	14 120	14 850	-4,9%	27 326	29 342	-6,9%
Vrac carburant	2 633	2 513	+4,8%	4 897	4 780	+2,4%
Vrac 0/6 T	70 329	89 058	-21,0%	136 307	166 872	-18,3%
Vrac 6/12 T	14 642	17 049	-14,1%	29 433	34 127	-13,8%
Vrac 12/80 T	22 926	26 855	-14,6%	45 931	53 094	-13,5%
Vrac 0/80 T	107 897	132 962	-18,9%	211 671	254 093	-16,7%
Vrac > 80 T	22 327	23 845	-6,4%	43 866	47 764	-8,2%
Réseau canalisé	8 835	9 073	-2,6%	17 996	18 076	-0,4%
Sous-total vrac	141 692	168 393	-15,9%	278 430	324 713	-14,3%
Sous-total propane	155 812	183 243	-15,0%	305 756	354 055	-13,6%
GPLc / Stations	5 413	5 667	-4,5%	10 691	12 212	-12,5%
Total conditionné	34 271	35 899	-4,5%	67 738	72 781	-6,9%
Total vrac	145 083	172 856	-16,1%	285 028	333 800	-14,6%
TOTAL	184 767	214 422	-13,8%	363 457	418 793	-13,2%
Dont carburant	13 173	13 248	-0,6%	25 212	26 802	-5,9%

► INSTALLATIONS NEUVES GAZ PROPANE (source : Qualigaz) février 2016

Régions	MOIS			CUMUL ANNEE		
	Fév-2016	Fév-2015	variation	fév-2016	Fév-2015	variation
Alsace	0	18	- 100%	6	21	- 71%
Aquitaine	33	15	+ 120%	51	38	+ 34%
Auvergne	20	8	+ 150%	39	21	+ 86%
Basse-Normandie	10	15	- 33%	17	51	- 67%
Bourgogne	6	6	+ 0%	13	10	+ 30%
Bretagne	52	53	- 2%	66	69	- 4%
Centre	17	26	- 35%	43	42	+ 2%
Champagne-Ardenne	8	1	+ 700%	20	5	+ 300%
Corse	13	2	+ 550%	13	3	+ 333%
Franche-Comté	21	5	+ 320%	33	14	+ 136%
Haute-Normandie	29	16	+ 81%	47	30	+ 57%
Ile-de-France	23	8	+ 188%	32	17	+ 88%
Languedoc-Roussillon	16	8	+ 100%	18	15	+ 20%
Limousin	8	4	+ 100%	14	10	+ 40%
Lorraine	8	8	+ 0%	16	13	+ 23%
Midi-Pyrénées	22	11	+ 100%	39	21	+ 86%
Nord-Pas-de-Calais	7	13	- 46%	19	34	- 44%
Pays de la Loire	29	50	- 42%	46	105	- 56%
Picardie	15	9	+ 67%	26	21	+ 24%
Poitou-Charentes	10	4	+ 150%	23	11	+ 109%
Provence-Alpes Côte d'Azur	32	8	+ 300%	70	25	+ 180%
Rhône-Alpes	99	87	+ 14%	201	138	+ 46%
TOTAL	478	375	+ 27%	852	714	+ 19%

► VENTES DE VEHICULES PARTICULIERS NEUFS EN FRANCE PAR ENERGIE (source : 3A) – février 2016

Energies	Février				Cumul à fin Février			
	2016	2015	Variation	PDM	2016	2015	Variation	PDM
Gazole	89 672	86 553	3,6%	53,8%	161 099	165 193	-2,5%	52,8%
Essence	69 483	55 210	25,9%	41,7%	128 956	104 607	23,3%	42,3%
GPL	22	108	-79,6%	0,0%	37	309	-88,0%	0,0%
Hybride	5 585	4 609	21,2%	3,3%	11 643	8 903	30,8%	3,8%
Electrique	1 899	1 084	75,2%	1,1%	3 283	1 704	92,7%	1,1%
Superéthanol	57	14	307,1%	0,0%	92	25	268,0%	0,0%
GNV	10	6	66,7%	0,0%	18	13	38,5%	0,0%
Autres			0,0%	0,0%				0,0%
TOTAL	166 728	147 584	13,0%	100,0%	305 128	280 754	8,7%	100,0%

► BAROMETRE MENSUEL DU GPL CARBURANT : moyenne février 2016 (*)

Moyenne février 2016



(*) Source : MEDDE

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Les-prix-de-vente-moyens-des.html>

► CONNEXIONS AU SITE cfbp.fr

Nombre de visites et 5 premiers points d'entrée sur le site sur les 4 derniers mois

	Novembre 2015	Décembre 2015	Janvier 2016	Février 2016
Nombre total de visites sur le site	22 285	20 407	23 132	21 572
Top 5 des points d'entrée sur le site				
1- Accueil	24,2 %	21,0 %	20,4%	5,1%
2- Carte stations GPL/CFBP	8,0 %	9,4 %	8,2%	8,7%
3- Caractéristiques générales des GPL	9,0 %	8,6 %	9,4%	8,8%
4- Offre véhicules GPL neufs	5,4 %	1,4 %	4,6%	4,1%
5- Atouts du GPL carburant	4,6 %	0,9 %	4,2%	-
6- Exemples d'installations	-	-	4,2%	3,9%

► Lancement du chèque énergie le 1er mai dans 4 départements Quelles modalités pratiques ?

Le chèque énergie sera lancé dès le 1er mai dans 4 départements : Ardèche, Aveyron, Côtes-d'Armor, Pas-de-Calais et remplacera ainsi la pratique des tarifs sociaux sur ces territoires.

Si le dispositif est toujours en cours de finalisation par le MEDDE et l'Agence des services et paiements (ASP), quelques étapes sont à noter dès à présent :

- A partir du 25 avril, enregistrement des organismes qui accepteront le chèque :
- Le fournisseur d'énergie qui recevra le chèque (« l'acceptant ») doit s'enregistrer sur le portail «Chèque énergie»/ dans le système d'information de l'ASP à partir du 25 avril (date prévue pour le lancement du portail). Cette inscription donnera lieu à une convention d'enrôlement qui permettra de recevoir le remboursement des chèques énergies
- Fin avril : mise en place d'une assistance téléphonique
- 1er mai : Lancement du dispositif dans les 4 départements

Le Medde prépare une communication auprès des fournisseurs d'énergie et points de vente pour les informer des modalités pratiques du dispositif.



Le chèque énergie, qu'est-ce que c'est ?

C'est un dispositif d'aide au paiement des factures énergétiques destiné aux ménages précaires, créé par la [loi de transition énergétique pour la croissance verte](#). L'objectif est de :

- Étendre son champ de bénéficiaires : de 2.8 millions pour les tarifs sociaux actuels à 4 millions de bénéficiaires
- Élargir l'aide à toutes les énergies, GPL compris, et non plus uniquement électricité et gaz naturel

Que permet-il ?

Il permet aux ménages bénéficiaires de régler :

- Leur facture d'énergie, quel que soit leur moyen de chauffage (électricité, gaz, fioul, bois...) ;
- Des charges locatives auprès d'un bailleur social ;
- Une redevance en logement-foyer
- Une partie des travaux de rénovation énergétique qu'ils engagent dans leur logement (lorsque celle-ci entre dans les critères du CITE).

Quels sont ses critères d'attribution ?

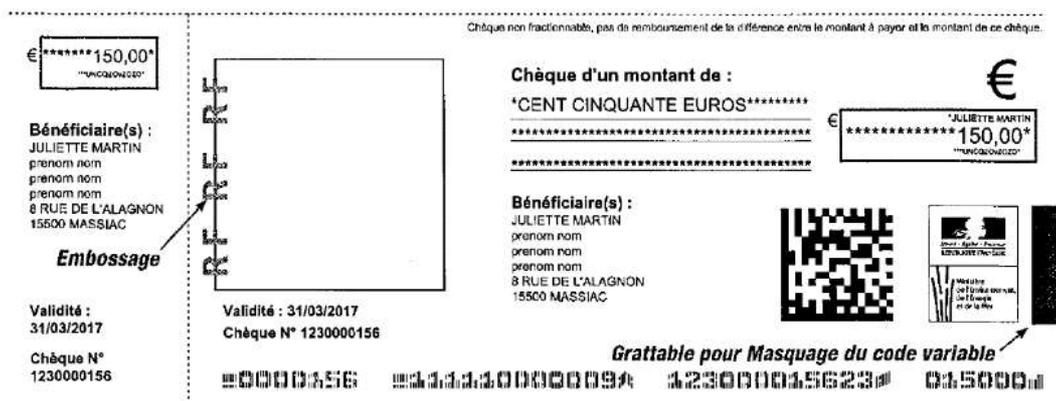
Il est attribué sur la base d'un critère fiscal unique en tenant compte du niveau de revenu et de la composition des ménages.

Quel est son montant ?

Il varie en fonction du revenu fiscal de référence et du nombre de personnes qui composent le foyer. Neuf montants différents sont prévus, de 48 à 227 euros. Ces valeurs peuvent être réévalués par arrêté.

Comment se présente-t-il ?

Le chèque prend la forme d'un chèque classique et comprend en plus toute une série de dispositifs de sécurité parmi lesquels un code de sécurité qui permet de vérifier la validité du chèque et un QR code qui comprend le montant du chèque, la date de validité et le nom du bénéficiaire.



Projet de présentation de chèque énergie en cours de finalisation et susceptible d'évoluer

A noter qu'il n'est pas de la responsabilité de l'acceptant de vérifier l'identité du bénéficiaire.

Quelle est sa validité dans le temps ?

Le chèque énergie est utilisable jusqu'au 31 mars suivant l'année civile de son émission. Toutefois, de façon à laisser la possibilité aux bénéficiaires de cumuler la valeur de leur chèque en vue du financement de travaux de rénovation énergétique, un chèque énergie pourra être échangé avant sa date de péremption contre un chèque de même valeur, spécifiquement dédié au financement de ces travaux, et dont la durée d'utilisation serait alors plus longue (3 ans au total).

Les acceptants peuvent en obtenir le remboursement **jusqu'à 2 mois après le 31 mars (date de fin de la période), soit le 31 mai 2017.**

Qui gère ce dispositif ?

Le chèque énergie sera géré par l'Agence des Services et de Paiement (ASP). Outre ses missions d'émission, d'envoi et de remboursement des chèques, un dispositif d'assistance dédié aux réclamations sera mis en place.

Quand, où et pourquoi sera-t-il expérimenté ?

Avant d'être généralisé en 2018, il sera expérimenté sur 4 territoires dès le 1er mai 2016 :

- Ardèche ;
- Aveyron ;
- Côtes d'Armor ;
- Pas-de-Calais.

L'objectif est de disposer d'un échantillon représentatif de départements « urbains » et « ruraux » permettant d'évaluer l'utilisation du chèque en fonction des différents modes de chauffage.

150 000 à 200 000 chèques énergie devraient être émis lors de cette phase expérimentale.

Quel est le circuit d'usage du chèque ?

- Le chèque est reçu par le bénéficiaire par voie postale. Une version dématérialisée du chèque est prévue pour 2017
- Le bénéficiaire remet ou adresse son chèque à l'« acceptant ». Il est prévu que le bénéficiaire puisse également payer en ligne grâce à un code de sécurité présent sur le chèque pour les factures d'électricité et de gaz naturel.
- L'acceptant demande le remboursement du ou des chèques à l'ASP
- L'acceptant doit être préalablement enregistré sur le portail dédié « chèque énergie » / dans le SI de l'ASP (ouverture du portail le 25 avril 2016) et être habilité par un dépôt de dossier d'enrôlement :
 - Convention d'adhésion signée entre l'acceptant et l'ASP
 - Extrait Kbis
 - Coordonnées bancaires

En quoi consiste la convention d'enrôlement ?

La convention d'enrôlement est un document qui formalise :

- Les engagements de l'acceptant et de l'ASP ;
- Les contrôles auxquels l'acceptant peut être soumis ;
- Les services auxquels il peut avoir accès en tant qu'acceptant du chèque énergie.

La procédure d'enrôlement consiste en :

- Une demande de l'acceptant sur le portail du chèque énergie ;
- Une instruction de la demande d'enrôlement ;
- La réception d'un courriel d'avis favorable avec décision d'adhésion signée par l'ASP en pièce jointe ;
- La demande d'adhésion ainsi que la décision d'adhésion signées, qui constituent la convention d'enrôlement.

Quels sont les contrôles ?

Des contrôles par échantillonnage sont réalisés par l'ASP. Il s'agit de :

- Contrôles de la conformité du dossier d'enrôlement ;
- Contrôles par échantillonnage de l'éligibilité de l'usage du chèque énergie.

Y a-t-il une assistance téléphonique ?

Une assistance téléphonique sera mise en place dès fin avril 2016 pour faciliter les démarches.

[Pour en savoir davantage sur le chèque énergie](#)

e.coquin@cfbp.fr

Communiqué de presse 23.03.16



Signature d'une convention sur le disque vert entre l'ADEME et l'AVE

Bruno Lechevin, Président de l'ADEME, et Marc Teyssier d'Orfeuill, Président délégué de l'Association des Voitures Écologiques (AVE), ont signé une convention de partenariat pour promouvoir le disque vert. L'AVE propose depuis 2008 aux collectivités de mettre en place ce dispositif : deux heures de franchise de stationnement en voirie pour les citoyens qui font le choix d'un véhicule électrique, hybride, GPL, GNV, flexfuel E85, microcitadines de moins de 3 mètres, hydrogène ou utilisé en auto-partage. A ce jour, moins de 2% du parc roulant est concerné en France... L'ADEME souhaite aujourd'hui apporter son soutien à l'AVE pour promouvoir ce dispositif et démultiplier le nombre de collectivités qui le proposent, en s'appuyant notamment sur son réseau de directions régionales.

Le disque vert : un bonus au quotidien pour les véhicules écologiques

La France a depuis plusieurs années pu se rendre compte de l'efficacité du bonus / malus pour orienter les acheteurs de voitures vers des véhicules plus économes. Mais le quotidien de l'automobiliste, c'est notamment le stationnement, qui représente 95% de son temps d'utilisation.

A ce jour, 23 villes de toutes tailles et de toutes tendances politiques ont adopté le disque vert. Lorsque le stationnement est gratuit partout, la ville peut créer des emplacements de stationnement privilégiés, les zones vertes, réservés aux possesseurs du disque vert. Afin de donner un avantage national aux bénéficiaires, l'AVE a proposé aux collectivités de signer une charte de mise en réseau, permettant l'utilisation d'un même disque dans l'ensemble des villes signataires.

Dans le prolongement des actions portées par l'ADEME...

Dans sa contribution à l'élaboration de visions énergétiques 2030 – 2050¹, l'ADEME rappelle l'importance de développer un mix énergétique diversifié dans les transports : gaz, électricité, biocarburants, hydrogène, hybridations, mais également de nouveaux services de mobilité (autopartage...) ainsi que des modes doux.

Pour orienter les citoyens vers ces solutions, l'ADEME pilote notamment pour le compte de l'Etat le développement des infrastructures de recharge pour véhicules électriques et hybrides rechargeables via le programme des Investissements d'Avenir. Par ailleurs, elle a signé le 15 novembre 2015 un accord-cadre avec GRDF² visant à accompagner les filières biométhane et Gaz Naturel Véhicule (GNV). Elle a également rappelé début février la place que doit tenir l'hydrogène dans la transition énergétique³. Enfin, l'un des axes phares de ses orientations stratégiques en faveur de la qualité de l'air 2015 – 2020⁴ est l'accompagnement des collectivités dans la prise en compte opérationnelle de la qualité de l'air dans leur planification locale.

¹ https://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/85536_scenarios_2030_2050_synthese_0613.pdf

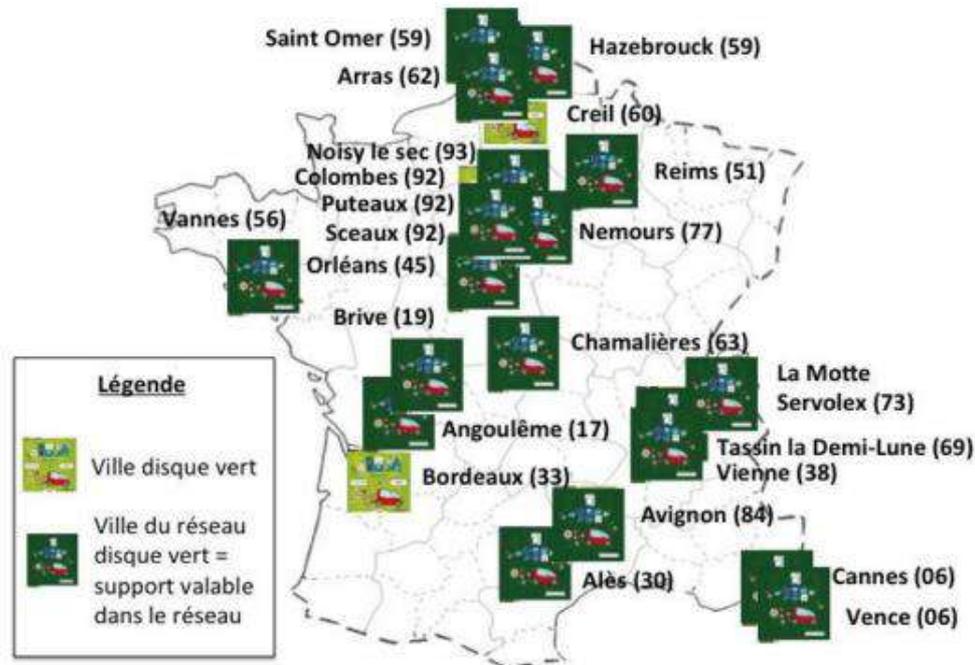
² <http://www.presse.ademe.fr/2015/11/lademe-et-grdf-renforcent-et-renouvellent-leur-cooperation.html>

³ <http://www.presse.ademe.fr/2016/02/avis-lhydrogene-dans-la-transition-energetique.html>

⁴ <https://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/qualite-de-air-8490.pdf>

C'est dans cette logique que l'ADEME apporte son soutien au développement du disque vert en invitant ses directions régionales à le valoriser auprès des collectivités territoriales. Les collectivités ayant répondu à l'Appel à Manifestation d'Intérêt pour la mise en place d'installation de bornes de recharge pour véhicules seront informées en priorité.

Villes ayant adopté le disque vert au 23/03/2016 – Source : AVE



Découvrez le film d'animation présentant le disque vert !



e.coquin@cfbp.fr

► Mobilité durable : quelles solutions accessibles à tous dès à présent ?

Le CFBP a organisé le 8 mars une table ronde/conférence de presse sur le thème de « Mobilité durable : quelles solutions accessibles à tous aujourd'hui ? » avec la participation de six intervenants.

Près de dix médias nationaux (Radio Classique, RFI, l'argus, le Mobiliste, l'AFP...) ont relayé les messages portés lors de la conférence de presse, à laquelle ont également participé des élus locaux (Mairie de Paris, Cabinet de Palaiseau, etc)

Comment rendre la mobilité durable accessible à tous ? Comment développer le mix énergétique dans les transports en France ? Quelles sont les incitations locales et nationales ? Prix, approvisionnement... quelles solutions alternatives accessibles aux automobilistes et quelles économies ? Autant de questions débattues. L'occasion de souligner que des solutions alternatives accessibles à tous existent dès à présent et que la France doit favoriser leur utilisation et réorienter le bonus pour qu'il profite au plus grand nombre.



Marc Teyssier d'Orfeuill, Délégué Général du Club des Voitures Ecologiques : soutenir l'ensemble des solutions disponibles »

« Il est important de soutenir l'ensemble des solutions alternatives disponibles, notamment par des incitations au quotidien telles que des tarifs réduits/ la gratuité du stationnement ou encore le crédit de télépéage sur autoroute pour les véhicules écologiques. »

« Aujourd'hui, on peut rouler écologique et beaucoup moins cher », poursuit le Délégué Général du Club des Voitures Ecologiques, « puisque le GPL représente un écart de 53 et 30 centimes avec le Sans Plomb et le Gazole à la pompe, ce dont les pouvoirs publics parlent peu. Il faut aller vers la mixité énergétique et le GPL est une des solutions de cette mixité énergétique, accessible pour tous les budgets ».



Joël Pedessac, Directeur Général du Comité Français du Butane et Propane (GPL) : « Des solutions alternatives accessibles à tous existent. La France doit favoriser leur utilisation et réorienter le bonus pour qu'il profite au plus grand nombre »

« Les véhicules à énergie alternative sont encore faiblement utilisés en France : malgré les aides en place, ils représentent seulement 1,44% du parc roulant et 4,2% dans les nouvelles immatriculations de véhicules privés en 2015. Pour que ceux-ci soient choisis et utilisés par les automobilistes, ils doivent leur être accessibles en matière de prix à l'achat & coût à l'usage, facilité d'approvisionnement, simplicité d'utilisation & choix dans une gamme. L'intérêt du véhicule GPL est qu'il fonctionne comme un véhicule « classique », l'économie et des atouts pour améliorer la qualité de l'air en plus, et qu'il dispose de plus de toutes les conditions nécessaires pour rendre une mobilité durable accessible à tous : un prix de véhicule équivalent au véhicule essence et moins élevé qu'un diesel, un plein fait en 2 minutes à 0.8 cts/litre qui permet de parcourir 500 km environ, 1750 stations-service pour s'approvisionner sur tout le territoire et la possibilité de se garer partout... »



Premier carburant en Europe et dans le monde, le GPL ne représente pourtant que **0,7% du parc roulant en France**, soit 1 véhicule écologique sur 2. « *Tout en maintenant le soutien au véhicule électrique, il faut mettre en place des incitations qui profitent au plus grand nombre avec une communication orientée sur toutes les énergies alternatives, pour que les automobilistes puissent avoir le choix d'une solution de mobilité alternative en fonction de leurs moyens financiers et de leurs besoins de mobilité* », insiste Joël Pedessac.

« *Il suffirait simplement de rééquilibrer le bonus en créant un bonus à 300 euros pour le GPL & autres énergies alternatives, tout en conservant un bonus à 6000 € pour le véhicule électrique. Cet avantage incitatif permettrait de profiter à un plus grand nombre d'automobilistes, sans peser sur la dépense publique* ».

François de Rugy, député Loire-Atlantique & co-président du groupe EELV à l'Assemblée Nationale : Développer des mesures sélectives pour inciter au choix d'un véhicule alternatif

François de Rugy a communiqué sur la nécessité de **promouvoir l'ensemble des carburants alternatifs dont le GPL par des incitations durables** : « *Il faut des mesures sélectives pour inciter au choix d'un véhicule alternatif au niveau du stationnement, du péage, des autoroutes* », explique-t-il, proposant de **réserver les accès des centres-villes à l'ensemble de la flotte de véhicules à énergie alternative**. De la sorte, chaque automobiliste pourra choisir et se déplacer avec le véhicule adapté à ses propres besoins de mobilité.



« *Il ne faut pas remettre en cause la prime à l'achat mais prévoir son évolution et d'autres leviers* », ajoute F. Rugy qui met en garde contre la « subventionniste » : « *l'achat d'un véhicule à énergie alternative doit avant tout être motivé par ses avantages et ses caractéristiques, non par le montant de sa subvention* ».

Arnaud Robinet, député maire de Reims : des mesures pour inciter le citoyen à se déplacer de manière propre ou avec des véhicules propres

« *Il faut encourager tous les modes de déplacement possibles, dont le vélo et la marche à pied* », prône le député-maire de Reims. Arnaud Robinet évoque également la nécessité d'« *accompagner la mutation technologique et la prise de conscience des citoyens sur des questions de développement durable* » et de **préparer la transition énergétique sans toutefois interdire la ville aux automobilistes**. Pour exemple, Reims a mis en place dans l'hyper centre-ville le **disque vert**, qui offre 2 heures de stationnement gratuit aux automobilistes de véhicule à énergie alternative. La ville a également déployé le panneau « **bienvenue au GPL** » dans ses parkings publics et a mis en place des **zones de rencontre** avec la priorité aux piétons et cyclistes sans toutefois interdire les voitures, qui sont invitées à circuler à vitesse réduite.



Johan Ransquin, chef du pôle transport & mobilité de l'Ademe : renforcer l'intermodalité des modes de transport

« *L'avenir repose sur une mixité de solutions complémentaires comme sur l'intermodalité* » a indiqué le responsable du service transport & mobilité de l'ADEME, rappelant qu'à l'horizon 2030, le besoin de mobilité serait différent mais tout aussi important : « *les gens ne vont pas se déplacer moins, mais de manière différente. On passera de l'usage individuel de la voiture à un bouquet de solutions énergétiques pour la voiture et différents modes de déplacement* ». Ainsi, la mobilité rimera avec intermodalité, autopartage et covoiturage, et les technologies complémentaires permettront de diminuer significativement l'impact carbone de nos transports. « *Certaines technologies présentent des atouts en faveur de la qualité de l'air : électromobilité, carburants gazeux tels que le GNV et le GPL etc.* », souligne-t-il avant d'ajouter que pour atteindre le facteur 4 (division par 4 des émissions de gaz à effet de serre d'un pays ou d'un continent d'ici à 2050), il faut « *agir à la fois sur le transport et le bâtiment* », « *faire évoluer les comportements et développer l'intermodalité, passer de la logique de possession à une logique d'usage serviciel (covoiturage, autopartage) et repenser les mobilités de type marche et vélo* ».



Yanis Lammari, président du Bureau du Développement Durable de la Toulouse Business School : montrer le côté positif du développement durable pour donner envie à la nouvelle génération de s'engager sur de nouveaux modèles de société

Acteur du [Tour des Solutions Alternatives](#) effectué du 22 au 26 février dernier dans un véhicule GPL avec 3 de ses camarades afin d'identifier les innovations autour de l'économie circulaire et du développement durable tout en roulant autrement et en dépensant moins, Yanis Lammari témoigne : « *Le Tour a permis de mettre en avant des initiatives innovantes qui marchent dès à présent : des solutions existent déjà, mais elles souffrent d'un manque de communication et de mise en réseau* ».

« *Il faut montrer le côté positif du développement durable pour donner envie à la jeune génération de s'engager sur des nouveaux modèles de société* », souligne-t-il. « *Le développement durable est un mouvement progressif auquel tous les acteurs peuvent participer : société civile, petites et grands entreprises etc.* ». « *Il faut donner sa place à la jeunesse pour qu'elle participe aux débats sur le développement durable et qu'elle s'informe* ».

Les ANEDD ([Assises Nationales Etudiantes du Développement Durable](#)) du 7 avril prochain, organisées par le Bureau du Développement Durable de son École, permettront de mettre en avant les solutions alternatives découvertes lors du Tour.



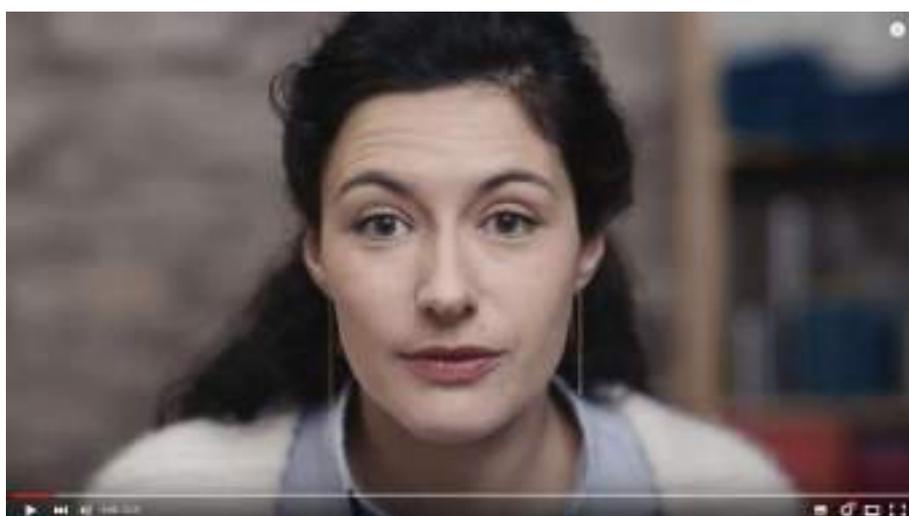
→ Envie de revivre la table ronde ? C'est possible sur [Twitter](#) via le hashtag #MobilitéDurablePourTous !

→ [Téléchargez le communiqué de presse !](#)

e.coquin@cfbp.fr

► Propane Mon Amour : lancement de la campagne online

Mi-mars, le CFBP a lancé sa campagne 2016 « Propane Mon Amour » qui sera déployée tout au long de l'année auprès des cibles BtoB (installateurs-chauffagistes & bureaux d'études) et BtoC. Découvrez les deux vidéos de la campagne sur le site [Propane mon amour](#) et [notre chaîne YouTube](#) et rejoignez-nous sur YouTube !





4 DANS LA PRESSE

- [Interview de Joël Pedessac sur RFI, chronique transports](#) (p.16)
RFI – interview par Laurent Berthault – 12-03-2016
- [Sans incitation, le GPL se meurt](#) (p.17)
Flottes Automobiles – Mars 2016
- [Interview Joël Pedessac sur Radio Classique, émission « La matinale économique de N. Pierron »](#) (p.19)
Radio Classique – Mars 2016
- [Le Tour des Solutions Alternatives sur France Inter dans l'émission « Un temps de Pauchon » d'Hervé Pauchon](#) (p.20)
France Inter – Mars 2016



RFI
Emission : RFI - Chronique transports

Script :

Laurent BERTHAULT, Présentateur : Pour rouler au GPL, il faut disposer d'un véhicule à essence équipé d'un second réservoir. Le moteur accepte les deux combustibles, doublant ainsi quasiment l'autonomie du véhicule, mais il y a bien d'autres avantages au GPL, souligne Joël Pedessac, directeur général du Comité français du butane et du propane.

Joël PEDESSAC, Directeur général du Comité Français du Butane et du Propane : Principal avantage du GPL, c'est qu'il est facilement utilisable dans un véhicule et un véhicule GPL coûte quasiment le même prix qu'un véhicule essence, un petit peu plus cher qu'un véhicule essence et moins cher qu'un véhicule diesel. Donc, c'est une solution technologique qui est disponible dès aujourd'hui et qui permet en même temps d'avoir un impact environnemental plus faible que les véhicules de diesel, par exemple, et il n'y a pas de particules dans un véhicule GPL, il y a beaucoup moins d'oxyde d'azote. Donc, pour la pollution urbaine, c'est un gros avantage de rouler au gaz.

Laurent BERTHAULT : Le GPL, mélange de gaz butane et propane provient actuellement des champs de gaz naturel et du raffinage du pétrole, mais bientôt il sera plus vert.

Joël PEDESSAC : Le GPL, effectivement, d'origine un produit fossile, qui est présent à l'état naturel sur la planète, donc ce n'est pas un gaz issu d'une transformation d'une matière première quelconque, mais donc il est fossile aujourd'hui et demain, il peut être bio ou il peut être d'origine renouvelable, puisqu'on peut faire du GPL à partir de la fermentation de produits agricoles ou des déchets d'ordures ménagères. Les premières tonnes de bio GPL vont arriver sur le marché français dès 2016.

Laurent BERTHAULT : Rien qu'en Europe, 7,5 millions d'automobilistes ont choisi d'acheter ou de faire équiper leurs véhicules au GPL, carburant souvent moins taxé que l'essence ou le gasoil.

Joël PEDESSAC : Le marché allemand s'est fortement développé, en Italie, depuis 50 ans, le GPL fait partie des jeunes Italiens et il se vend 200 000 véhicules GPL en Italie tous les ans. En Turquie, 40 % des véhicules sont au GPL, par contre, il y a relativement peu de diesel. En Pologne, c'est 20 %. Donc, le GPL a été vu dans ces pays-là comme étant une des solutions qui permettaient de traiter les problèmes de pollutions urbaines à moindre coût pour les finances publiques et pour les automobilistes.

Laurent BERTHAULT : En France, le GPL est en moyenne 27 % moins cher que l'essence, le réseau des stations-services est en place, une sur sept délivre du GPL et pourtant, seuls 250 000 automobilistes ont adopté ce carburant vert, même pas 1 % du parc roulant. Il n'y a pas d'aide à l'achat pour ce genre de véhicule, comme cela avait pu être brièvement le cas en 2008, ce que regrette Joël Pedessac.

Joël PEDESSAC : Le fait de n'avoir aucun bonus aujourd'hui donne l'impression que les pouvoirs publics n'ont pas d'intérêt à ce que ces véhicules se développent, or le carburant GPL est à 70 centimes, parce qu'elle a une fiscalité beaucoup plus faible que sur les autres carburants, qui est un signe quand même que les pouvoirs publics sont intéressés à ce que ce GPL se développe. Et nous demandons juste qu'un petit bonus d'à peu près 300 euros soit recréé sur les véhicules GPL, de façon à attirer l'attention des automobilistes et des constructeurs automobiles, en fait, sur le fait que ce produit-là peut avoir un intérêt.

Laurent BERTHAULT : Et pour financer cette aide de 300 euros à coût constant, le Comité français du butane et du propane suggère de les récupérer sur l'aide actuelle pour les véhicules électriques qui peut atteindre 6 300 euros par voiture, ce serait un signal fort en direction des automobilistes désireux de rouler moins cher.

FIN

Sans incitation, le GPL se meurt



En seconde monte, l'équipement d'un véhicule au GPL peut être réalisé à partir de 1 500 euros sur un véhicule essence.

[Galerie photo](#)

Quelques voix s'élèvent pour réclamer une réorientation des bonus afin de promouvoir l'ensemble des énergies alternatives, comme le GPL dont les immatriculations sont en chute libre en France.

De 75 000 immatriculations en 2010, **les voitures roulant au gaz n'ont pesé que 1 200 unités en 2015 en France**, dont les deux tiers ont été réalisées par les modèles de la marque Dacia. Une chute vertigineuse qui se poursuit d'année en année sur le sol français. Les raisons ? La suppression depuis le 1er janvier 2011 du bonus de 2 000 €, qui avait clairement dopé ce marché à la fin des années 2000. Et sans aide, les énergies alternatives ne décollent pas. Joël Pedessac, directeur général du Comité français du butane et du propane (CFBP), a profité d'une conférence organisée par le Club des voitures écologiques, intitulée « Mobilité durable et solutions accessibles à tous aujourd'hui », pour réclamer une réorientation du bonus afin de favoriser l'utilisation des solutions alternatives. *« L'histoire a été mouvementée pour le GPL au gré des différents gouvernements, or nous avons besoin de visibilité, rappelle le responsable. Si on ne propose pas d'incitations sur ce type de véhicules, le désintérêt des constructeurs s'amplifiera. Ils continueront d'orienter leur stratégie là où ils auront le plus à y gagner ».*

300 euros de bonus

En France, il ne fait aucun doute que [l'intérêt se porte sur le véhicule électrique](#), qui concentre plus que jamais les efforts du gouvernement. Les transactions de VE, si elles restent encore confidentielles à l'échelle du marché automobile, continuent d'afficher des [croissances à deux chiffres tous les mois](#), impulsées par une gamme de véhicules élargie mais surtout par un bonus de 6 300 euros, qui peut même grimper à 10 000 euros. « *L'incitation de 2 000 euros proposée en 2010 sur le GPL était certainement trop importante pour les finances du gouvernement. Toutefois, créer un bonus sur le GPL, comme sur les autres énergies alternatives, tout en conservant l'aide de 6 300 euros pour le véhicule électrique, permettrait d'inciter les constructeurs à commercialiser leur gamme au gaz en France* », souligne Joël Pedessac, qui estime **qu'une incitation de 300 euros permettrait au marché du GPL de redécoller et d'atteindre environ 30 000 unités en 2017**. « *Les actions de l'Etat manquent de constance et de cohérence. Certes, il a décidé de mettre le paquet sur l'électrique, mais il ne peut pas éternellement mettre tous ses œufs dans le même panier*, juge pour sa part François de Ruggy, député écologiste de Loire Atlantique. *Par ailleurs, il faut faire aussi attention à ne pas succomber à la « subventionnite ». L'achat d'un véhicule répondant aux énergies alternatives doit avant tout être motivé par ses avantages et ses caractéristiques, et non pas par le montant de la subvention* ».

Une énergie qui progresse pourtant en Europe

Sur le papier, les arguments en faveur de GPL sont nombreux, et des constructeurs tels que Fiat ou Iveco ne manquent jamais une opportunité de les relayer. Le Comité français du butane et du propane rappelle que **le coût annuel du carburant affiche en moyenne 27 % de moins par rapport à l'essence**. Le GPL n'émet pas de particules et rejette 20 % de CO² en moins en moyenne, une performance qui devrait s'accroître avec l'arrivée en 2016 du bioGPL.

Le gaz continue de faire les beaux jours du marché automobile italien, où 123 000 immatriculations ont été recensées en 2015. Selon le CFBP, **plus de 25 millions d'automobilistes roulent au gaz dans le monde, dont 7,5 millions en Europe**. Si ce marché augmente de 4 à 5 % tous les ans sur le Vieux Continent, ce n'est donc pas sous l'impulsion de la France, même si le parc roulant dénombre 250 000 véhicules GPL.



Radio Classique

Emission : La Matinale Economique de Nicolas Pierron

Script :

Nicolas PIERRON, Présentateur 1 : Il est 06h48 sur Radio classique, bonjour Baptiste Gaborit.

Baptiste GABORIT, Présentateur 2 : Bonjour Nicolas, bonjour à tous.

Nicolas PIERRON : Gros plan ce matin sur le GPL, le Gaz de pétrole liquéfié, un carburant étouffé, pour certains, par la promotion du diesel et par l'électricité. Désormais, ses immatriculations sont en chute libre, Baptiste.

Baptiste GABORIT : Oui, écoutez bien, il ne s'en est vendu que 1 200 véhicules. 1 200 véhicules équipés pour le GPL l'an dernier contre 75 000 en 2010, par exemple. En cause donc le choix des autorités publiques, selon Marc Teyssier d'Orfeuil, il est président du Club des voitures écologiques.

Marc TEYSSIER D'ORFEUIL, Président du Club des Voitures Ecologiques : La France a fait à l'époque, sous Dominique Voynet, le choix du GPL, puisqu'il est moins cher à la pompe donc en théorie, il devrait être encouragé, mais on en parle très peu et les pouvoirs publics non plus, alors qu'aujourd'hui, on peut rouler écologique et beaucoup moins cher, puisqu'il y a 30 centimes d'écart avec le GPL à la pompe, mais ils ne communiquent absolument pas dessus, parce qu'ils n'ont pas envie que les gens en achètent, puis ils ont fait le choix du diesel. Il faut maintenant aller vers la mixité énergétique, GPL, c'est une des solutions de la mixité énergétique.

Baptiste GABORIT : Alors, 1 200 véhicules équipés pour le GPL vendus l'an dernier en France, contre 130 000, par exemple, en Italie, on voit la différence là aussi spectaculaire et pourtant, c'est un carburant facturé 70 centimes le litre et avec un bilan écologique bien meilleur que les voitures diesel. Écoutez Joël Pedessac, il est directeur général du Comité français du butane et du propane.

Joël PEDESSAC, Directeur général du Comité Français du Butane et du Propane : Les particules c'est zéro, donc comparativement au diesel, c'est quasiment 100 % sur un polluant comme les oxydes d'azote, qui est un produit cancérigène, ont réduit de 90 %. Donc, on est vraiment dans une réduction significative, notamment par rapport au diesel, des principaux polluants émis par un véhicule.

Nicolas PIERRON : Baptiste, les promoteurs du GPL veulent en faire un carburant de transition.

Baptiste GABORIT : Oui, car malgré son bilan flatteur en terme de pollution, le GPL reste donc du gaz, donc un produit fossile. Joël Pedessac milite pour un GPL utilisé ces prochaines années pour faire donc la transition avec les carburants renouvelables.

Joël PEDESSAC : Cette notion de transition est intégrée par tous les citoyens, c'est que, on ne va pas y avoir le grand saut de l'ère du pétrole vers l'ère du sans pétrole et donc cette phase de transition, elle va peut-être durer 20 ans, 30 ans, 50 ans, je n'en sais rien, mais dans cette phase de transition, il y a des solutions qui peuvent permettre de commencer à habituer les gens à sortir des carburants conventionnels. Le GPL fait partie de ces solutions de transition, qui ont un vrai intérêt environnemental.

Baptiste GABORIT : Avant que le GPL devienne lui-même un carburant renouvelable, c'est en passe, eh bien, de se faire avec le bio GPL.

Joël PEDESSAC : Faire du gaz GPL renouvelable, c'est reproduire ce que la Terre a fait en 100 millions d'années, de le faire en 24 heures à partir de déchets agricoles, de feuilles mortes, à partir de déchets des agriculteurs, des ordures ménagères, par exemple. C'est une fermentation de ces déchets et il sort du gaz et c'est déjà une technologie qui est maîtrisée et avec les premiers volumes qui arrivent en 2007 sur le marché français.

Baptiste GABORIT : Alors, en attendant, les industriels demandent, par exemple, un bonus de 300 euros pour l'achat d'un véhicule GPL. Objectif : en vendre 30 000 unités l'année prochaine.

Nicolas PIERRON : Contre donc 1 200 immatriculations à de véhicules équipés GPL en France l'an dernier. Merci Baptiste Gaborit. 3 minutes pour la planète, à retrouver sur le site internet de Radio classique.

FIN

UN TEMPS DE PAUCHON

par Hervé Pauchon
du lundi au vendredi à 10h50

l'émission | (ré)écouter | à venir | contactez-nous | podcast



l'émission du **vendredi 11 mars 2016**



« Personne n'est parfait, mais on peut essayer » commentaire



(ré)écouter cette émission
disponible jusqu'au 05/12/2018 10h50

Recommander 24

Tweeter

G+ 1



« Personne n'est parfait, mais on peut essayer » © Hervé Pauchon - 2016

En véhicule GPL, quatre jeunes de Toulouse Business School ont parcouru, entre le 22 et le 26 février, la France à la découverte des initiatives locales en faveur du développement durable. Ils se sont arrêtés à la REcyclerie, et Hervé Pauchon a cherché à en savoir plus.

>>> [La REcyclerie](#)

>>> [Les Assises Nationales Etudiantes du Développement durable](#)

La diffusion de « CFBP infos » est réservée aux adhérents du CFBP

Avril 2016

N° 138

SOMMAIRE

1- STATISTIQUES Pages 1-5

- ▶ Données climatiques
- ▶ Chiffres-clés
- ▶ Ventes de GPL en France
- ▶ Installations neuves propane
- ▶ Ventes de véhicules particuliers
- ▶ Baromètre du GPL carburant
- ▶ Connexions au site cfbp.fr

2- ACTUALITÉS Pages 6-15

- ▶ Chèque énergie : le calendrier à venir légèrement modifié (p.6)
- ▶ PPE, carbone... Les annonces de la conférence environnementale (p.7)
- ▶ Production d'électricité à partir du propane (p.8)
- ▶ Le GPL partenaire des Assises Nationales Etudiantes du Développement Durable de la Toulouse Business School (p.11)
- ▶ Le GPL au Salon Ever Monaco (p.14)
- ▶ Participez au Symposium ESOPÉ au Palais des Congrès ! (p.15)

3- AGENDAPage 16

4 – PRESSE Pages 17-20

- ▶ Voirie : adopter le « disque vert » de stationnement (p.19)
Techniques – Aménagement – Développement Durable – avril 2016
- ▶ Energies d'avenir : des voitures qui carburant à toutes les sauces ! (p.20-21)
Horizons, agriculture et territoires Nord Pas-de-Calais

Comité Français du Butane et du Propane
8, terrasse Bellini
92807 PUTEAUX CEDEX
contact@cfbp.fr
www.cfbp.fr
N° SIRET : 784 855 033 00063

Suivez-nous sur les réseaux sociaux !



1 STATISTIQUES (mars 2016)

▶ DONNÉES CLIMATIQUES ⁽¹⁾:

	Mars 2015	Mars 2016	Variation 2016/2015
Température moyenne	8,7°C	7,5°C	-1,2°C
Nombre de jours ouverts	22	22	idem
Degrés-jours du mois	257,4	292,3	+13,5 %
Coefficient de rigueur	0,957	1,087	+13,5 %
Degrés-jours cumulés	978,5	911,9	-6,8 %

(1) Source : CPDP – Comité professionnel du pétrole (Bulletin mensuel)

▶ Chiffres-clés des GPL pour mars 2016

- > Total Ventes « vrac » mars 2016 vs mars 2015 : - 2,7 %
- > Total Ventes « conditionné » mars r 2016 vs mars 2015 : + 0,2 %
- > Total Ventes « GPL carburant stations » mars 2016 vs mars 2015 : - 7,1 %

► VENTES DE GPL EN France (en tonnes) : adhérents du CFBP - mars 2016

	MOIS			CUMUL ANNEE		
	Mars-2016	Mars -2015	Variation	Mars -2016	Mars -2015	Variation
BUTANE						
conditionné	21 511	21 597	- 0,4%	61 923	65 036	- 4,8%
vrac	3 806	3 787	+ 0,5%	10 404	12 874	- 19,2%
s/total Butane	25 317	25 384	- 0,3%	72 327	77 910	- 7,2%
PROPANE						
conditionné	10 736	10 524	+ 2,0%	28 438	30 056	- 5,4%
Condi/carburant	5 641	5 694	- 0,9%	15 265	15 504	- 1,5%
s/total conditionné	16 377	16 218	+ 1,0%	43 703	45 560	- 4,1%
Vrac carburant	2 755	2 725	+ 1,1%	7 652	7 505	+ 2,0%
Vrac 0/6 T	72 511	81 939	- 11,5%	208 818	248 811	- 16,1%
Vrac 6/12 T	14 878	13 434	+ 10,7%	44 311	47 561	- 6,8%
Vrac 12/80 T	23 378	20 539	+ 13,8%	69 309	73 633	- 5,9%
Vrac 0/80 T	110 767	115 912	- 4,4%	322 438	370 005	- 12,9%
Vrac > 80 T	22 717	21 730	+ 4,5%	66 583	69 494	- 4,2%
Réseau canalisé	7 769	7 721	+ 0,6%	25 765	25 797	- 0,1%
Sous-total vrac	144 008	148 088	- 2,8%	422 438	472 801	- 10,7%
Sous-total propane	160 385	164 306	- 2,4%	466 141	518 361	- 10,1%
GPLc / Stations	6 295	6 778	- 7,1%	16 986	18 990	- 10,6%
Total conditionné	37 888	37 815	+ 0,2%	105 626	110 596	- 4,5%
Total vrac	147 814	151 875	- 2,7%	432 842	485 675	- 10,9%
TOTAL	191 997	196 468	- 2,3%	555 454	615 261	- 9,7%
Dont carburant	14 691	15 197	- 3,3%	39 903	41 999	- 5,0%

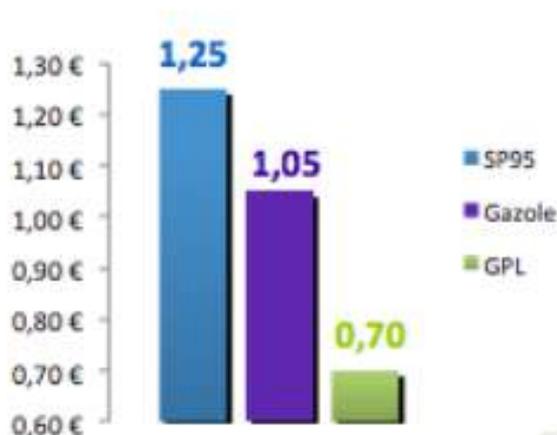
► INSTALLATIONS NEUVES GAZ PROPANE (source : Qualigaz) mars 2016

Régions	MOIS			CUMUL ANNEE		
	Mar-2016	Mar-2015	variation	Mar-2016	Mar-2015	variation
Alsace	11	1	+ 1000%	17	22	- 23%
Aquitaine	27	20	+ 35%	78	58	+ 34%
Auvergne	16	9	+ 78%	55	30	+ 83%
Basse-Normandie	22	36	- 39%	39	87	- 55%
Bourgogne	15	11	+ 36%	28	21	+ 33%
Bretagne	31	34	- 9%	97	103	- 6%
Centre	29	22	+ 32%	72	64	+ 13%
Champagne-Ardenne	9	5	+ 80%	29	10	+ 190%
Corse	3	0		16	3	+ 433%
Franche-Comté	20	24	- 17%	53	38	+ 39%
Haute-Normandie	6	11	- 45%	53	41	+ 29%
Ile-de-France	18	5	+ 260%	50	22	+ 127%
Languedoc-Roussillon	2	2	+ 0%	20	17	+ 18%
Limousin	9	17	- 47%	23	27	- 15%
Lorraine	5	9	- 44%	21	22	- 5%
Midi-Pyrénées	41	17	+ 141%	80	38	+ 111%
Nord-Pas-de-Calais	8	7	+ 14%	27	41	- 34%
Pays de la Loire	60	53	+ 13%	106	158	- 33%
Picardie	14	19	- 26%	40	40	+ 0%
Poitou-Charentes	5	5	+ 0%	28	16	+ 75%
Provence-Alpes Côte d'Azur	10	12	- 17%	80	37	+ 116%
Rhône-Alpes	238	66	+ 261%	439	204	+ 115%
TOTAL	599	385	+ 56%	1451	1099	+ 32%

► VENTES DE VEHICULES PARTICULIERS NEUFS EN FRANCE PAR ENERGIE (source : 3A) – mars 2016

Energies	Mars				Cumul à fin Mars			
	2016	2015	Variation	PDM	2016	2015	Variation	PDM
Gazole	108 425	115 552	-6,2%	51,3%	269 524	280 745	-4,0%	52,2%
Essence	94 692	73 937	28,1%	44,8%	223 648	178 544	25,3%	43,3%
GPL	30	222	-86,5%	0,0%	67	531	-87,4%	0,0%
Hybride	5 279	5 621	-6,1%	2,5%	16 992	14 524	17,0%	3,3%
Electrique	2 739	1 199	128,4%	1,3%	6 022	2 903	107,4%	1,2%
Superéthanol	85	22	286,4%	0,0%	177	47	276,6%	0,0%
GNV	4	12	-66,7%	0,0%	22	25	-12,0%	0,0%
Autres			0,0%	0,0%			0,0%	0,0%
TOTAL	211 254	196 565	7,5%	100,0%	516 452	477 319	8,2%	100,0%

► BAROMETRE MENSUEL DU GPL CARBURANT : moyenne mars 2016 (*)



(*) Source : MEDDE

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Les-prix-de-vente-moyens-des.html>

► CONNEXIONS AU SITE cfbp.fr

Nombre de visites et 5 premiers points d'entrée sur le site sur les 4 derniers mois

	Décembre 2015	Janvier 2016	Février 2016	Mars 2016
Nombre total de visites sur le site	20 407	23132	21 572	23173
Top 5 des points d'entrée sur le site				
1- Accueil	21,0 %	20,4%	5,1%	23,5%
2- Carte stations GPL/CFBP	9,4 %	8,2%	8,7%	8,9%
3- Caractéristiques générales des GPL	8,6 %	9,4%	8,8%	9,0%
4- Offre véhicules GPL neufs	1,4 %	4,6%	4,1%	4,0%
5- Atouts du GPL carburant	0,9 %	4,2%		3,8%
6- Exemples d'installations	-	4,2%	3,9%	-

Chèque énergie : le calendrier à venir légèrement modifié



Le lancement :

Le lancement du chèque énergie dans les départements de l'Ardèche, de l'Aveyron, des Côtes d'Armor et du Pas-de-Calais est prévu le 1^{er} mai 2016.

L'assistance téléphonique :

Elle devrait être effective d'ici au 29 avril 2016.

Selon les dernières modifications fournies par le MEDDE, il sera

Les numéros d'assistance téléphonique sont les suivants :

- Numéro gris pour les fournisseurs d'énergie : 09 70 82 85 82
- Numéro vert pour les bénéficiaires du chèque : 0805 204 805

Le portail chèque énergie

Selon les dernières informations du MEDDE, il devrait être prêt le 11 mai 2016.

En fonction de l'avancée du développement du site, il sera peut-être tout d'abord un espace d'informations.

L'espace « privé » dédié aux fournisseurs d'énergie (via lequel vous pourrez faire votre demande d'enrôlement) serait alors lancé un peu plus tard et non de manière concomitante.

Kit d'informations

Le MEDDE et l'ASP préparent actuellement un kit d'information répondant à diverses questions et organisant également des réunions locales d'informations.

e.coquin@cfbp.fr

PPE, carbone... Les annonces de la conférence environnementale

(Source : BIP du 27 mai 2016)

PPE, carbone... Les annonces de la conférence environnementale

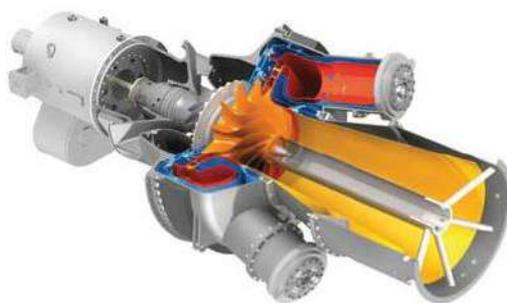
« *Tous les textes d'application (de la loi de transition énergétique) seront pris d'ici l'été, et notamment pour le bâtiment* », a assuré François Hollande lundi 25 avril, en ouverture de la 4^e et dernière conférence environnementale de son quinquennat. Et le président d'insister sur ce secteur en soulignant que, « *pour la première fois, une large panoplie de mesures est en place pour la rénovation des bâtiments* ». Quant à la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) qui, sous forme de décret, doit mettre en forme les objectifs de la LTE, elle sera mise en consultation « *d'ici au 1^{er} juillet et adoptée à l'automne* », a ajouté le chef de l'État.

Autre annonce de François Hollande : la France va elle-même fixer un prix plancher au carbone pour le secteur de la production d'électricité. Le président de la République a souligné que la réforme du marché européen des quotas de carbone (ETS) était « *indispensable* », et annoncé que, sans attendre le rapport Mestrallet-Canfin-Grandjean sur l'établissement d'un corridor de prix du carbone au sein de ce marché, la France s'engagerait « *unilatéralement* » à donner un prix plancher au carbone. Cette proposition française ne rencontre pas un franc succès au niveau européen, à l'image du commissaire de l'Énergie et du Climat, Miguel Arias Canete, qui s'est montré opposé à cette idée. La France va donc y aller seule. « *Ce prix plancher donnera plus de visibilité à tous les investisseurs, privilégiera donc le secteur spécifique de l'électricité, l'utilisation du gaz par rapport au charbon. Le gouvernement proposera les modalités de sa mise en œuvre dès cette année* », a précisé François Hollande. La mesure sera inscrite dans la loi de finances 2017. Concernant les modalités, la compensation des effets directs et indirects sur les industries qui seront affectées par la mesure, notamment les électro-intensifs, et sur le pouvoir d'achat des ménages ne manquera pas d'être un point sensible.

Toujours sur le sujet de la tarification du carbone, le président a annoncé que la France demanderait l'extension « *à toute l'Union européenne* » de la contribution climat (hors secteurs couverts par l'ETS) qu'elle a introduite en 2014, et qui prévoit une contribution de 22 € par tonne de CO₂ émise en 2016, passant à 56 € en 2020 et à 100 € en 2030. François Hollande a encore annoncé que la France allait émettre des obligations vertes (voir actualité plus bas). Enfin, le chef de l'État a déclaré que la France demanderait la suppression de toutes les subventions à l'export des centrales à charbon au niveau européen, ainsi que l'abandon de l'exploration d'hydrocarbures en Méditerranée. Et « *nous continuerons à plaider au niveau européen pour que l'exploration des gaz de schiste ne puisse pas trouver sa place* », a-t-il dit.

e.coquin@cfbp.fr

Production d'électricité à partir du propane



Performants, flexibles et rapidement opérationnels, les systèmes de production d'électricité centralisés au gaz sont de plus en plus privilégiés pour pallier le manque de production dans certaines zones géographiques ou pour accompagner la croissance des énergies renouvelables.

Bien qu'existant depuis de nombreuses années, les cogénérations MCI et les microturbines propane ont bien souvent été relayées au second plan par rapport au fioul, principalement pour des raisons économiques. Malgré le fait que le coût du kWh fioul ait souvent été plus attractif que celui du propane, les conditions actuelles du prix du pétrole brut, de la surabondance sur le marché des liquides de gaz naturel, et des restrictions progressives des contraintes environnementales rendent de plus en plus attrayante la production d'électricité à partir des gaz butane & propane.

Les GPL disposent d'une flexibilité et d'une facilité d'approvisionnement par rapport au gaz naturel qui leur confèrent une grande marge de progression dans la production d'électricité en zone insulaire et localement dans les régions fragiles sur le plan de l'équilibre électrique. Liquéfiés sous faible pression et à température ambiante (respectivement 7bars pour le propane et 1.7bars pour le butane sous une température de 15°C), les GPL sont beaucoup plus facilement stockables et transportables que le GNL (température de liquéfaction de -260°C à la PA) ou que le GNC (stockable sous une pression beaucoup plus élevée, de l'ordre de 300bars) et présentent de ce fait des coûts d'infrastructures bien moins élevés que ces deux autres formes de gaz naturel.

L'abondance des GPL et leur grande facilité de mise en œuvre pourraient ainsi favoriser la conversion des centrales de production électriques fonctionnant au diesel et au fioul lourd afin de réduire les émissions de CO₂ ou de polluants locaux. Vaporisé et mélangé à l'air, il forme de l'air-propané qui est assimilable à du gaz naturel synthétique et présente de ce fait les mêmes caractéristiques de combustion. Il est alors entièrement substituable au gaz naturel et permet de fonctionner en utilisant les mêmes brûleurs et sans modification technique de la centrale, qu'elle soit à cycle simple, combiné ou via des applications de type cogénération (turbines à combustion et MCI).

Couramment utilisé comme combustible de transition pour alimenter les centrales électriques au gaz naturel en attente du développement des infrastructures gazières, le propane commence de plus en plus à être privilégié par rapport au fioul lourd pour l'alimentation en base de centrales électriques situées dans les régions éloignées du réseau de gaz naturel et les zones non interconnectées. Ainsi, pour les zones insulaires fortement dépendantes des importations de fioul lourd et léger, la possibilité de diversification des approvisionnements apportée par les GPL, couplée à leur impact environnemental restreint

(-27% d'émissions de CO₂, -70% d'émissions d'oxydes d'azote par rapport au fioul lourd et l'absence d'émission de particules) et à leur disponibilité sur l'ensemble des zones géographiques leur confèrent des perspectives de développement court terme intéressantes dans la production d'électricité centralisée. À ce titre, de nombreux fabricants commencent à s'intéresser de près aux GPL et à proposer dans leur catalogue des systèmes thermiques spécifiques ou dual-fuel :

L'U.S. Virgin Islands Water and Power Authority (WAPA) a initié en 2015 un projet de 150 M\$ pour convertir son parc de production électrique du fioul au propane. La firme néerlandaise VITOL est ainsi en train de convertir en dual-fuel les sept turbines de la centrale de 198 MW de Saint-Thomas ainsi que la centrale de 118 MW de Sainte-Croix fonctionnant initialement exclusivement au fioul lourd. Ce projet devrait permettre de réaliser des économies annuelles d'environ 30% sur la facture d'électricité tout en réduisant de 12% les émissions de GES.

La WAPA a reçu son premier chargement de propane fin octobre 2015 et la mise en service ainsi que les essais ont commencé début 2016. L'approvisionnement en propane sera réalisé à terme via un navire tanker amarré en permanence ainsi que des réservoirs terrestres adjacents à la centrale et alimentés via de petites barges.

http://www.viwapa.vi/News/MediaLibrary/VP_Joe_Biden_Recognizes_WAPAs_Accomplishments.aspx

Dans la même veine, la société finlandaise Wärtsilä, spécialisée dans la fabrication de moteurs à combustion interne de fortes cylindrées pour la fourniture d'utilités (chaleur et électricité), a récemment annoncé que son moteur phare : le 34SG, a été adapté pour des applications bi-combustibles, permettant ainsi de fonctionner directement aussi bien au gaz naturel qu'au propane sans nécessiter de modification technique spécifique.

Capacité de stockage

A titre d'exemple, un MCI de 15 MW consomme environ une tonne de propane par heure à puissance nominale et nécessitera donc 720 t de capacités de stockage pour disposer d'une autonomie d'un mois de fonctionnement en continu à pleine charge.

La première centrale au propane de Wärtsilä, qui comprend deux moteurs 34SG a été construite à El Salvador et est opérationnelle depuis la fin de l'année 2015.

<http://www.wartsila.com/media/news/06-11-2015-wartsila-power-plants-now-capable-of-running-on-propane>

La société Roatan Electric Company (RECO) a également fait appel à Wärtsilä pour la construction d'une centrale électrique de 28 MW sur l'île de Roatan au Honduras. Composée de 4 moteurs Wärtsilä 34SG fonctionnant au gaz propane, la centrale devrait être opérationnelle d'ici décembre 2016.

<http://www.wartsila.com/media/news/15-03-2016-wartsila-supplies-28-mw-propane-power-plant-to-honduras>

Le développement de microturbines au propane commence également à prouver de son intérêt dans l'alimentation de micro-réseaux électriques. La société texane de transport & distribution Oncor a ainsi décroché le "POWER's 2015 Smart Grid Award" grâce au

déploiement près de Dallas d'un système intégré de fourniture d'énergie (SOSF : System Operating Services Facility) d'une puissance d'1 MW alliant énergies conventionnelles et renouvelables couplé à un dispositif de stockage d'électricité et piloté par un système de régulation sophistiqué. Une microturbine Capstone au propane est utilisée pour compenser et équilibrer la production intermittente d'origine photovoltaïque et permet ainsi de fournir en continu une électricité peu carbonée et bon marché.

<http://www.powermag.com/oncors-system-operating-services-facility-lancaster-texas/>

Capstone a également récemment implanté une tranche de microturbines au propane en vue de participer à la fourniture d'électricité de l'île de Santa Catalina en Californie et a déployé un microréseau composé de 4 microturbines C65 alimentées au propane dans une station de ski au Chili. Implantée dans une zone environnementale sensible et éloignée du réseau électrique, le système produit 200 kW d'électricité et 400 kW d'énergie thermique et permet de répondre aux besoins en électricité, chauffage et ECS de l'ensemble de la station.



<http://www.powermag.com/gas-fired-dg-showdown-microturbines-fuel-cells-or-reciprocating-engines/?pagenum=2>

La société américaine Transtech Energy, spécialisée dans la fabrication de centrales électriques au gaz, estime que le développement actuel de la production d'électricité à partir du propane s'inscrit comme un moyen pertinent de réduire les coûts énergétiques et d'infrastructure tout en limitant les émissions de GES. Les perspectives de développement étant, d'après elle, principalement portées par les marchés émergents d'Amérique latine et des Caraïbes, où l'électricité est généralement produite à partir de diesel et de fioul lourd.

<http://www.transtechenergy.com/LPG-NGL-Storage-News/bid/205552/Low-Cost-LPG-Fueling-Distributed-Power-Generation-Demand>

Indépendamment des turbines à combustion et des MCI, les nouvelles générations de systèmes de production d'électricité par pile à combustible sont également en cours de développement pour fonctionner au propane. La société FuelCell Energy basée dans le Connecticut commercialise ainsi des piles à combustibles pouvant aussi bien fonctionner au propane qu'au gaz naturel et a, à ce titre, fourni une centrale de piles à combustible alimentée au propane à la marine des Etats-Unis pour la fourniture d'électricité à une base militaire située à Hawaii.

Avec près de 120 turbines à gaz propane actuellement en service dans le monde dont une grande majorité présentant une puissance inférieure à 100 MW, le développement de la production d'électricité centralisée au GPL présente des perspectives de développement intéressantes, principalement portées par des conditions de marché attrayantes (prix du kWh et faible impact environnemental), leur facilité d'approvisionnement ainsi que leur coût d'infrastructure limité.

Y.LINTZ@cfbp.fr

Le GPL partenaire des Assises Nationales Etudiantes du Développement Durable de la Toulouse Business School



Le 7 avril 2016, le CFBP a participé à la 10^e édition des [ANEDD](#) (Assises Nationales Etudiantes du Développement Durable). Au programme : atelier d'éco-conduite, retour d'expérience des étudiants du Tour des Solutions Alternatives, atelier « Pimp my GPL » et débats sur les enjeux de la mobilité durable...

Les ANEDD : qu'est-ce que c'est ?

Nées en 2007 sous l'impulsion du B3D (Bureau du Développement Durable) de la [Toulouse Business School](#), elles sont co-organisées par les étudiants de la Toulouse Business School et ont donné naissance au [REFEDD](#) (Réseau Français des Etudiants pour le Développement Durable). Ce dernier réunit quant à lui plus de 100 associations.

Les ANEDD reposent sur trois temps forts :

- des éco-awards
Ces derniers récompensent des réalisations durables, originales et innovantes dans quatre catégories : l'éco-award étudiants, l'éco-award entreprises, l'éco-award collectivités, responsables et enfin l'éco-award recherche. Un « Grand Prix » est décerné dans chaque catégorie.
- un éco-forum
Véritable lieu d'expérience où on teste, goûte et discute avec divers acteurs (associations, professionnels, structures variées) sur la réalité concrète du développement durable au quotidien dans leur activité.
- des conférences et tables rondes
Animées par des spécialistes sur les enjeux actuels du développement durable, elles sont l'occasion de débattre, d'échanger et de partager divers retours d'expérience.

Un atelier-formation « conduite responsable » en véhicule GPL

À cette occasion, le CFBP a organisé un atelier-formation « conduite responsable » qui a accueilli de nombreux étudiants. Au programme : éco-conduite d'une FIAT 500 GPL et de multiples échanges !



Le retour d'expérience du Tour des Solutions Alternatives

Les ANEDD ont également été l'occasion pour Arthur, Mathilde et Yanis, les étudiants du Tour des Solutions Alternatives, de partager leur récente expérience sur leur Tour en véhicule GPL. Ce dernier leur a permis de partir à la rencontre d'initiatives régionales innovantes autour de l'économie circulaire et du développement durable tout en limitant l'impact de leur trajet sur l'environnement comme leur budget.

Initié par le CFBP, ce Tour avait été l'opportunité, en février dernier, de [mêler expériences durables et découverte positive de la conduite en véhicule GPL](#).



« Les jeunes ont des idées et une vision de l'avenir et du futur : en tant que jeune, on peut être acteur du changement et agir pour une société plus durable », expliquent les trois étudiants.

À-travers le retour de leur expérience, Arthur, Mathilde et Yanis ont montré combien *« le développement durable est une démarche personnelle »* dans laquelle *« chacun a ses idées à apporter »*.

« Le développement durable est un modèle de société. Il n'y a pas de solution unique : chacun peut ensuite choisir une solution en fonction de ses besoins, envies, moyens ».

L'atelier « Pimp My GPL »

Imaginé par le CFBP, un atelier collaboratif réunissant une quinzaine d'étudiants sur le thème « *Pimp my GPL* » a donné lieu à un florilège d'idées originales. Il s'agissait en effet d'imaginer divers axes de communication afin de dynamiser l'image du GPL.



Parmi les idées proposées, quelques slogans sympathiques mais également des propositions orientées réseaux sociaux, comme organiser un jeu concours sur Facebook, réaliser une vidéo avec un YouTubeur influent ou encore un spot publicitaire avec le comédien Omar Sy. Certains ont même proposé de dresser des voitures gonflables « GPL » sur les places des villes...

La table ronde « *Mobilité durable : quelles solutions pour aujourd'hui ? Demain ?* »

Les ANEDD ont également été un riche lieu d'échanges autour d'une table ronde réunissant le CFBP, l'AVE (Association des Véhicules Ecologiques), GRDF, Citiz Toulouse et la SNCF sur le sujet « *Mobilité durable : quelles solutions pour aujourd'hui ? Demain ?* ».

L'occasion pour chacun de rappeler que la mobilité durable est au cœur d'enjeux écologiques, sociaux et économiques et de souligner l'importance de diversifier les modes de transport et les énergies pour répondre à des enjeux, des besoins et des moyens financiers divers.

Le CFBP a ainsi rappelé que le GPL était une solution de mobilité alternative :

- qui présente de nombreux atouts environnementaux comme pour la santé ;
- économique et accessible à tous les budgets ;
- aisément disponible partout en France, en Europe et dans le monde ;
- facile à adopter grâce à son réseau de spécialistes.

→ Pour revivre la table ronde, rendez-vous sur les hashtags #ANEDD, #ANEDD2016 et #SolutionsMobilitéDurable

→ Vous pouvez également télécharger la présentation des intervenants ci-dessous !



e.coquin@cfbp.fr

Le GPL au Salon Ever de Monaco

EVER 2016 du 6 au 8 avril 2016
Grimaldi Forum
MONACO MONACO



Dédié aux énergies renouvelables et aux véhicules écologiques, [le Salon Ever Monaco](#) a accueilli, comme chaque année, des acteurs incontournables du développement durable et de la mobilité propre.

Forum, tables rondes, conférences scientifiques, rencontres internationales, village durable et essais de véhicules s'y sont succédé pendant trois jours, dans le but de sensibiliser professionnels et grand public aux dernières innovations en matière de développement durable et d'énergies alternatives.

Le GPL a ainsi pu faire entendre sa voix autour d'une table ronde sur le thème « *Loi de transition énergétique : quid de la mise en application ?* », en présence de GrDF, FEDA, Raisinor France et du groupe La Poste. Marc Teyssier d'Orfeuill, délégué général du Club des Voitures Ecologiques modérait les échanges, avec pour co-présidents Louis Nègre, Sénateur-maire de Cagnes sur mer, rapporteur de la Loi de Transition Energétique au Sénat et Arnaud LEROY, député, secrétaire de la commission développement durable à l'Assemblée Nationale.

Les échanges ont été l'occasion de rappeler que par rapport aux objectifs de la Loi de Transition Energétique, le GPL permet :

- de réduire les émissions de CO₂: - 20% ([Voir les tests RDE réalisés par V-Motech](#))
- d'améliorer la qualité de l'air : pas de particules & pratiquement pas de NO_x
- de rendre accessible à tous une mobilité plus propre : solution GPL mature et économique tant à l'achat qu'à l'usage et réseau de stations-services disponible sur l'ensemble du territoire

et que le GPL devient progressivement renouvelable avec le développement du BioGPL.

e.coquin@cfbp.fr

Participez au Symposium ESOPE au Palais des Congrès !

ESOPE
2016

13 > 15 SEPTEMBRE 2016
PALAIS DES CONGRÈS - PARIS

Exposition et symposium internationaux
des équipements sous pression



Participez à l'unique événement dédié aux
équipements sous pression en 2016 !

Avec le soutien
des membres fondateurs



Sous le patronage de



Organisé tous les 3 ans par l'AFIAP (Association Française des Ingénieurs en Appareils à Pression) et Infopro Digital, ESOPE (European Symposium on Pressure Equipment) s'installe au Palais des Congrès de Paris du 13 au 15 septembre 2016. L'événement réunira les professionnels des équipements sous pression et de la chaudronnerie et couvrira les aspects : production, fabrication, transport et stockage, mise en service et contrôle des équipements.

→ [Pour en savoir davantage](#)

H.Francois@cfbp.fr

3 AGENDA

Dimanche 8 mai à 9h, interview de Joël Pedessac sur RMC dans l'émission « Votre Auto » avec Jean-Luc Moreau et François Sorel.



Le 2 juin, le CFBP sera présent au Salon des Maires et des Communes, qui a lieu du 31 mai au 2 juin.

Joël Pedessac s'exprimera sur le thème des réseaux canalisés et de la décentralisation des énergies lors de la conférence « *Collectivités et décentralisation des énergies* ».

Le 02/06/2016 de 10h00 à 11h00

Pavillon 3 - Salle 31

Thématique : Environnement & énergie

Collectivités et décentralisation des énergies

Conférence organisée par : BIP ENERPRESSE

- La ville durable et l'industrie du futur : quelles complémentarités de toutes les énergies
- Nouvelles régions et gouvernance de l'énergie
- Territoires à énergie positives : quelles nouvelles gestions de l'énergie

Animateur(s) :

Philippe RODRIGUES - Rédacteur en chef (ENERPRESSE)

Intervenant(s) :

Hélène GELAS - Avocate associée (CGR Legal) ; Jean-Noël GUILLOT - Directeur Projet Ville Durable (EDF) ; Joël PEDESSAC - Directeur général (Comité Français du Butane et du Propane)



4 DANS LA PRESSE

- Voirie : adopter le « disque vert » de stationnement (p.18)
Techniques – Aménagement – Développement Durable – avril 2016
- Energies d’avenir : des voitures qui carburent à toutes les sauces ! (p.19-20)
Horizons, agriculture et territoires Nord Pas-de-Calais

VOIRIE

Adopter le « disque vert » de stationnement

Porté par l'Association des voitures écologiques (AVE) depuis 2008 et désormais reconnu par l'Ademe, le « disque vert » est destiné aux collectivités qui veulent offrir une gratuité de deux heures de stationnement aux conducteurs de véhicules électriques, hybrides, fonctionnant au gaz de pétrole liquéfié (GPL) ou bio GPL, au gaz naturel véhicule (GNV) ou bio GNV, au Flexfuel E85, à l'hydrogène. Sont également concernées, les petites voitures de type micro-citadines, mesurant moins de trois mètres de longueur, quelle que soit leur motorisation (leur avantage étant d'occuper une moindre surface sur la voirie).

À ce jour, 23 communes utilisent le disque vert. À l'exception de trois d'entre-elles, elles ont accepté que les disques délivrés par une autre commune soient valables sur leur territoire. Ainsi, la collectivité distribue le disque aux particuliers sur présentation de leur carte grise dont la case « P3 » atteste du type d'énergie de leur véhicule. Elle leur remet également une vignette à coller sur le pare-brise qui indique le numéro d'immatriculation (pour prévenir les utilisations abusives sur un autre véhicule) et qui comporte un hologramme pour éviter les falsifications. Les collectivités intéressées peuvent contacter l'AVE qui leur fournira un modèle de délibération ainsi que les fichiers nécessaires à l'édition des disques et des vignettes. Selon les quantités, l'AVE estime le coût d'impression des disques entre 60 cents et un euro pièce, et celui des vignettes entre 1,5 € et 2 € pièce (elle peut également indiquer un prestataire capable de réaliser ce type d'impression holographique). Quant au manque à gagner pour la collectivité, équivalent aux recettes de stationnement non perçues, il devrait être insignifiant dans la mesure où les véhicules potentiellement bénéficiaires de la gratuité représentent environ 2 % du parc en circulation.

infos.disquevert@gmail.com

Des voitures qui carburent à toutes les sauces !

Alors que certaines grandes villes en France comme Paris vont mettre progressivement en place un plan antipollution qui interdira l'accès des véhicules jugés polluants, en particulier les diesel, de nouvelles alternatives carburant se développent.

Tandis que les véhicules électriques pourraient s'octroyer une part de marché non négligeable dans un futur proche, d'autres sources d'énergie comme le GNV, le GPL voire l'hydrogène, sont également promises à un bel avenir.

L'électrique qui monte, l'hydrogène qui se développe...

Selon les chiffres avancés par l'Avere, l'Association nationale pour le développement de la mobilité électrique, les ventes de véhicules électriques particuliers et utilitaires en France, le 2^e marché de véhicules électriques en Europe, ont fortement progressé durant le mois de mars 2016 avec 3 255 immatriculations (2 739 pour les véhicules particuliers, 516 véhicules utilitaires), ce qui représente 1,30 % du marché automobile français. Soit un doublement des ventes par rapport à mars 2015. Ainsi, le marché du véhicule électrique confirme sa progression sur les trois premiers mois de l'année 2016 avec plus de 7 000 immatriculations de véhicules électriques (85 % de hausse par rapport à la même période 2015). La marque au losange occupe la plus grande part de marché avec Renault Zoe électriques dont les ventes ont atteint un rythme de 1000 commandes par mois et Renault Kangoo par-

ticulier et utilitaire, suivies dans l'ordre, pour les véhicules particuliers, par la Tesla Model Ion, la Citroën C-Zéro et la Bolloré Bluecar et, pour les véhicules utilitaires, par la Peugeot Partner, le Goupil G3 et G5, la Blu Car Golia et la Nissan EN V 200. Un contexte porteur qui incite les constructeurs à développer leur offre électrique. À l'exemple du constructeur Peugeot qui, dans le cadre de son nouveau plan stratégique « *Push to pass* » qu'il vient de dévoiler, annonce une « *offensive produit et technologique mondiale* » passant notamment par le lancement de quatre voitures électriques et sept hybrides (essence-électricité) rechargeables d'ici à 2021 ainsi que d'un pick-up.

Le GNV figure parmi la liste des énergies qui fera rouler les véhicules de demain. Ainsi, le groupe Fiat Chrysler Automobiles (FCA) vient de signer un partenariat avec GRDF (Gaz Réseau Distribution France) afin de promouvoir et développer les véhicules fonctionnant au gaz naturel dans l'Hexagone. Pour les signataires de cet accord, il s'agit de booster les solutions de mobilité au GNV en favorisant l'implantation de stations d'avitaillement et en développant le prêt de véhicules GNV. À ce jour, la France compte 280 stations dont 41 stations publiques. La gamme Fiat comprend six modèles hybrides es-



▲ En France, Zoe arrive en tête des ventes de véhicules électriques qui atteignent désormais 1,30 % du marché.

sence-GNV (Panda, Punto, Qubo, Doblo, Fiat 500L et 500L Living) et la gamme Fiat Professional trois modèles GNV (Fiorino, Doblo Cargo et Ducato).

Autre alternative intéressante économiquement, le GPL qui affiche des prix à la baisse avec un prix moyen à la pompe de 0,70 euro par litre. Avec en prime des gratuités de stationnement puisque l'Ademe et le AVE (Association des voitures écologiques) viennent de signer une convention pour relancer le disque vert afin d'encourager les collectivités à offrir des heures de stationnement aux véhicules écologiques. Le principe du

disque vert qui permet de bénéficier de deux heures de stationnement gratuit, concerne l'ensemble des carburants alternatifs (GPL, électrique, hybride, GNV, hydrogène, Flexfuel 85) mais également les véhicules de moins de trois mètres émettant moins de 120 g de CO₂/km ainsi que ceux utilisés en autopartage. Ce disque disponible sur simple demande dans les mairies concernées, concerne à ce jour 23 villes dont Arras et Saint-Omer (62), Creil (60) pour la région Hauts de France.

Le recours à l'hydrogène demeure une alternative tout à fait crédible pour alimenter les véhicules de

demain. Des projets de construction de sites de production commencent à voir le jour comme dans l'Aveyron ou une entreprise de valorisation de déchets vient d'annoncer qu'elle ouvrirait dans un an une station d'hydrogène près de Rodez. L'entreprise, qui a remporté un appel à projets européen en association avec EDF, Areva H2Gen et l'Institut européen de recherche sur l'énergie Eifer, a confié à Areva H2Gen la conception d'un électrolyseur par membrane qui sépare l'hydrogène et l'oxygène de l'eau avec deux électrodes. L'électrolyse de l'eau consommera l'électricité fatale inutilisée pen-

dant la nuit et ne rejettera que de l'oxygène, alors que la production d'hydrogène avec du gaz naturel émettra du dioxyde de carbone. Pour commencer, la station alimentera un parc d'une trentaine de Kangoo électriques d'EDF, de La Poste, des autocaristes... Un carburant qui semble donner entière satisfaction à ses utilisateurs. À l'exemple de la nouvelle berline à hydrogène de Toyota, la Mirai, qui vient de parcourir plus de 100 000 kilomètres en 107 jours dans la région d'Hambourg. Au cours de cet essai démarré en septembre 2015, cette berline équipée d'une pile à combustible hydrogène qui a roulé à raison de 16 heures par jour, a fait le plein près de 400 fois et consommé à peine plus de 1 000 kg d'hydrogène, changé deux fois de pneumatiques et reçu un jeu de plaquettes neuves de freins avant sans qu'aucune panne mécanique n'ait été signalée. L'essai a été confié à KJ Tech Services GmbH, une entreprise spécialisée de Hambourg. Au terme de cet essai, les huit conducteurs qui se sont relayés ont dit avoir apprécié la souplesse d'accélération du véhicule, en particulier lors des dépassements ou des démarrages aux feux. Quant au remplissage du réservoir d'hydrogène, les utilisateurs ont jugé l'opération simple et sans risque. ●

Philippe Duboelle



Comité Français
Butane Propane

CFBP *infos*

La diffusion de « CFBP infos » est réservée aux adhérents du CFBP

Mai 2016

N° 139

SOMMAIRE

1- STATISTIQUESPages 1-5

- ▶ Données climatiques
- ▶ Chiffres-clés
- ▶ Ventes de GPL en France
- ▶ Installations neuves propane
- ▶ Ventes de véhicules particuliers
- ▶ Baromètre du GPL carburant
- ▶ Connexions au site cfbp.fr

2- ACTUALITÉSPages 6-9

- ▶ Les 7^e Rencontres Parlementaires pour les Energies Renouvelables (p.6)
- ▶ Le CFBP vous attend sur les réseaux sociaux ! (p.7)

3- AGENDAPage 10

- ▶ 2 juin : le CFBP au Salon des Maires et des Collectivités Locales
- ▶ 21 juin : visite médias de Global Bioénergies
- ▶ 5 juillet : le CFBP au Forum Enerpresse

4 – PRESSEPages 11-21

- ▶ Interview : Joël Pedessac sur RMC dans l'émission « Votre Auto » - extrait - 8 avril 2016
- ▶ Interview : Joël Pedessac sur Sud Radio, émission « ça roule » - 14 avril 2016
- ▶ Retombées du communiqué de presse « Avec un développement en hausse de 13,5%, les réseaux de propane accompagnent la transition énergétique des territoires » - avril 2016

Comité Français du Butane et du Propane

8, terrasse Bellini
92807 PUTEAUX CEDEX
contact@cfbp.fr
www.cfbp.fr
N° SIRET : 784 855 033 00063

Suivez-nous sur les réseaux sociaux !



1 STATISTIQUES (avril 2016)

▶ DONNÉES CLIMATIQUES ⁽¹⁾:

	Avril 2015	Avril 2016	Variation 2016/2015
Température moyenne	12,3°C	10,5°C	1,8°C
Nombre de jours ouverts	21	21	idem
Degrés-jours du mois	142	191,5	+74 %
Coefficient de rigueur	0,769	1,037	+ 34,85 %
Degrés-jours cumulés	1 120,5	1 103,4	- 1,526 %

(1) Source : CPDP – Comité professionnel du pétrole (Bulletin mensuel)

▶ Chiffres-clés des GPL pour avril 2016

- > Total Ventes « vrac » avril 2016 vs avril 2015 : + 3,6 %
- > Total Ventes « conditionné » avril 2016 vs avril 2015 : - 7,4 %
- > Total Ventes « GPL carburant stations » avril 2016 vs avril 2015 : - 16,5 %



Comité Français
Butane Propane

► VENTES DE GPL EN FRANCE (en tonnes) : adhérents du CFBP - avril 2016

	MOIS			CUMUL ANNEE		
	Avril -2016	Avril -2015	Variation	Avril -2016	Avril -2015	Variation
BUTANE						
conditionné	19 127	20 787	- 8,0%	81 050	85 823	- 5,6%
vrac	2 720	4 492	- 39,4%	13 124	17 366	- 24,4%
s/total Butane	21 847	25 279	- 13,6%	94 174	103 189	- 8,7%
PROPANE						
conditionné	10 257	10 884	- 5,8%	38 695	40 940	- 5,5%
Condi/carburant	5 149	5 602	- 8,1%	20 414	21 106	- 3,3%
s/total conditionné	15 406	16 486	- 6,6%	59 109	62 046	- 4,7%
Vrac carburant	2 543	2 655	- 4,2%	10 195	10 160	+ 0,3%
Vrac 0/6 T	50 318	46 404	+ 8,4%	259 136	295 215	- 12,2%
Vrac 6/12 T	10 077	9 980	+ 1,0%	54 388	57 541	- 5,5%
Vrac 12/80 T	14 880	13 820	+ 7,7%	84 189	87 453	- 3,7%
Vrac 0/80 T	75 275	70 204	+ 7,2%	397 713	440 209	- 9,7%
Vrac > 80 T	16 829	16 423	+ 2,5%	83 412	85 917	- 2,9%
Réseau canalisé	5 064	5 090	- 0,5%	30 829	30 887	- 0,2%
Sous-total vrac	99 711	94 372	+ 5,7%	522 149	567 173	- 7,9%
Sous-total propane	115 117	110 858	+ 3,8%	581 258	629 219	- 7,6%
GPLc / Stations	5 800	6 949	- 16,5%	22 786	25 939	- 12,2%
Total conditionné	34 533	37 273	- 7,4%	140 159	147 869	- 5,2%
Total vrac	102 431	98 864	+ 3,6%	535 273	584 539	- 8,4%
TOTAL	142 764	143 086	- 0,2%	698 218	758 347	- 7,9%
Dont carburant	13 492	15 206	- 11,3%	53 395	57 205	- 6,7%

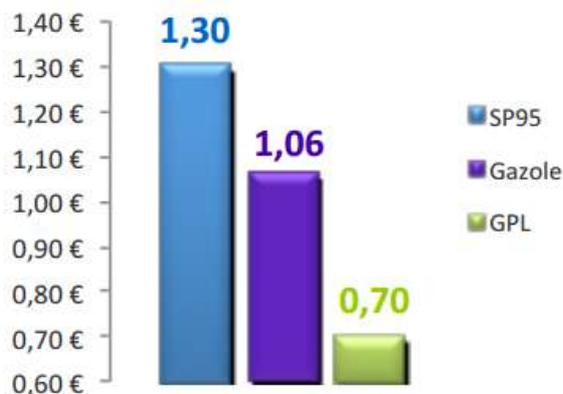
► INSTALLATIONS NEUVES GAZ PROPANE (source : Qualigaz) avril 2016

Régions	MOIS			CUMUL ANNEE		
	Avr-2016	Avr-2015	variation	Avr-2016	Avr-2015	variation
Alsace	13	1	+ 1200%	30	23	+ 30%
Aquitaine	20	17	+ 18%	98	75	+ 31%
Auvergne	15	7	+ 114%	70	37	+ 89%
Basse-Normandie	33	20	+ 65%	72	107	- 33%
Bourgogne	9	7	+ 29%	37	28	+ 32%
Bretagne	15	15	+ 0%	112	118	- 5%
Centre	13	27	- 52%	85	91	- 7%
Champagne-Ardenne	2	1	+ 100%	31	11	+ 182%
Corse	3	1	+ 200%	19	4	+ 375%
Franche-Comté	18	10	+ 80%	71	48	+ 48%
Haute-Normandie	22	31	- 29%	75	72	+ 4%
Ile-de-France	13	6	+ 117%	63	28	+ 125%
Languedoc-Roussillon	5	9	- 44%	25	26	- 4%
Limousin	8	12	- 33%	31	39	- 21%
Lorraine	8	13	- 38%	29	35	- 17%
Midi-Pyrénées	15	11	+ 36%	95	49	+ 94%
Nord-Pas-de-Calais	5	11	- 55%	32	52	- 38%
Pays de la Loire	48	42	+ 14%	154	200	- 23%
Picardie	12	57	- 79%	52	97	- 46%
Poitou-Charentes	10	10	+ 0%	38	26	+ 46%
Provence-Alpes Côte d'Azur	12	5	+ 140%	92	42	+ 119%
Rhône-Alpes	45	60	- 25%	484	264	+ 83%
TOTAL	344	373	- 8%	1795	1472	+ 22%

► VENTES DE VEHICULES PARTICULIERS NEUFS EN FRANCE PAR ENERGIE (source : 3A) – avril 2016

Énergies	Avril				Cumul à fin Avril			
	2016	2015	Variation	PDM	2016	2015	Variation	PDM
Gazole	95 673	101 125	-5,4%	52,3%	365 197	381 870	-4,4%	52,2%
Essence	81 028	63 053	28,5%	44,3%	304 676	241 597	26,1%	43,6%
GPL	20	176	-88,6%	0,0%	87	707	-87,7%	0,0%
Hybride	3 942	4 667	-15,5%	2,2%	20 864	19 191	8,7%	3,0%
Électrique	2 109	1 726	22,2%	1,2%	8 131	4 629	75,7%	1,2%
Superéthanol	85	18	372,2%	0,0%	262	65	303,1%	0,0%
GNV	6	0		0,0%	28	25	12,0%	0,0%
Autres	0	0	0,0%	0,0%	0	0	0,0%	0,0%
TOTAL	182 863	170 765	7,1%	100,0%	699 245	648 084	7,9%	100,0%

► BAROMETRE MENSUEL DU GPL CARBURANT : moyenne avril 2016 (*)



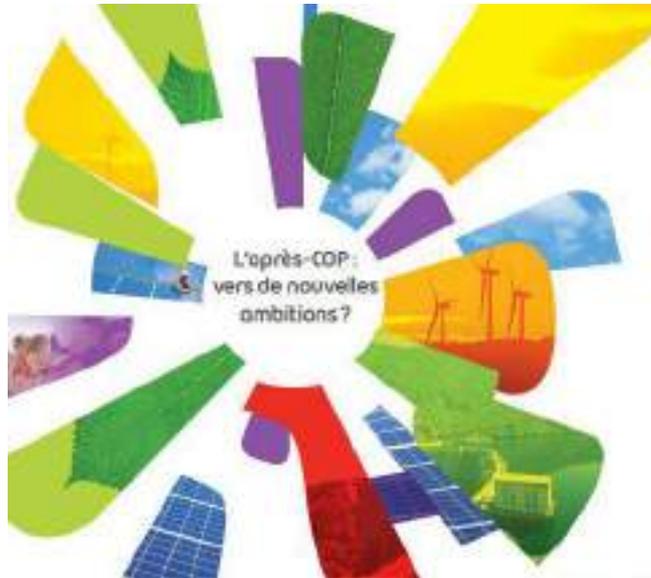
(*) Source : MEEM
<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Les-prix-de-vente-moyens-des.html>

► CONNEXIONS AU SITE cfbp.fr

Nombre de visites et 5 premiers points d'entrée sur le site sur les 4 derniers mois

	Janvier 2016	Février 2016	Mars 2016	Avril 2016
Nombre total de visites sur le site	23 132	21 572	23173	20 021
Top 5 des points d'entrée sur le site				
Accueil	20,4%	5,1%	23,5%	24,2 %
Carte stations GPL/CFBP	8,2%	8,7%	8,9%	10,2 %
Caractéristiques générales des GPL	9,4%	8,8%	9,0%	8,7 %
Offre véhicules GPL neufs	4,6%	4,1%	4,0%	-
Atouts du GPL carburant	4,2%	-	3,8%	3,7 %
Exemples d'installations	4,2%	3,9%	-	-
Réseau des stations	-	-	-	4,1 %

Les 7^e rencontres parlementaires pour les énergies renouvelables



« *L'après-Cop : vers de nouvelles ambitions ?* » : tel était le thème de la 7^e édition des Rencontres Parlementaires pour les Énergies Renouvelables du 24 mai, autour duquel sont notamment intervenu Thierry Guillien, directeur industriel & des affaires publiques de Primagaz, et Bernard Aulagne, président de Coénove.

Présidé par Fabienne Keller, sénatrice du Bas-Rhin et Secrétaire Nationale des Républicains à l'Énergie et aux Transports, et Christophe Bouillon, Député de Seine-Maritime et Vice-Président de la Commission du Développement Durable, des Infrastructures, de l'Équipement et de l'Aménagement du Territoire, ce rendez-vous incontournable des acteurs engagés pour la transition énergétique s'est déroulé autour de deux sessions : « *Des filières compétitives contribuant au développement des territoires* » et « *L'innovation pour la transition énergétique* ».

L'occasion de souligner l'importance d'un mix énergétique diversifié, l'intérêt des ENR (en particulier du biogaz) pour la production de chaleur et de mettre en avant le bio GPL comme énergie de mobilité mais aussi pour l'habitat.

➔ Pour revivre ces rencontres, rendez-vous sur Twitter avec le hashtag #RPENR ! 

e.coquin@cfbp.fr

Le CFBP vous attend sur les réseaux sociaux !

Début 2016, le CFBP s'est refait une beauté sur les réseaux sociaux : vous pouvez désormais nous suivre sur Twitter, dont le compte a été redynamisé, mais également sur Instagram, YouTube et Google+ . À vos écrans !

Twitter  - @energieGPL



CFBP
@energieGPL
1 #EnergieAlternative pour 1 #mobilité #durable • 1 énergie pour tous • Engagée pour la #transitionenergetique • #GPL #butane #propane • Instagram @energiegpl
France
cfbp.fr
Inscrit en mars 2013
189 Photos et vidéos

salon des maires
et des collectivités locales
1 mai au 2 juin
1 - Porte de Versailles

salon des maires
et des collectivités locales
Du 31 mai au 2 juin 2016
Paris > Porte de Versailles
salondesmaires.com > @salondesmaires

Tweets Tweets & réponses Médias

Tweet épinglé
CFBP @energieGPL · 14 avr.
Osez l'amour durable avec #propane !
#PropaneMonAmour #GPL

Fioul, je te quitte pour Propane !
Cher Fioul, Ecoute, c'est plus possible ! T as toujours été là pour moi, mais j'en peux plus. Tu prends trop de place dans ma vie. Et tes odeurs là... Ça dev...
youtube.com

CFBP @energieGPL · 21 min
Le 02/06, nous participons au
@salondesmaires : rejoignez-nous !
#SMCL
bit.ly/Salon-Des-Mair...
salondesmaires.com

Suggestions Actualiser · Tout afficher
Marie Claire Maison @mc...
La Presse Maison @LP_Ma...
Q Generation @Qmunsch

Tendances Paris · Modifier
#LionWild
Libère ton esprit sauvage !
#LeTremplin2016
#pluie
#nommetonparti
Antoine Kombouré
#PapaCEstQuoi
#DelugePeople
Hissène Habré
Serge Aurier
Vice
Pierre Gattaz

Instagram - energiegp

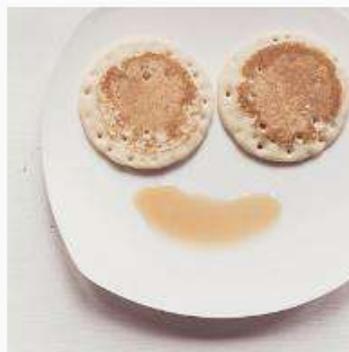


energiegp

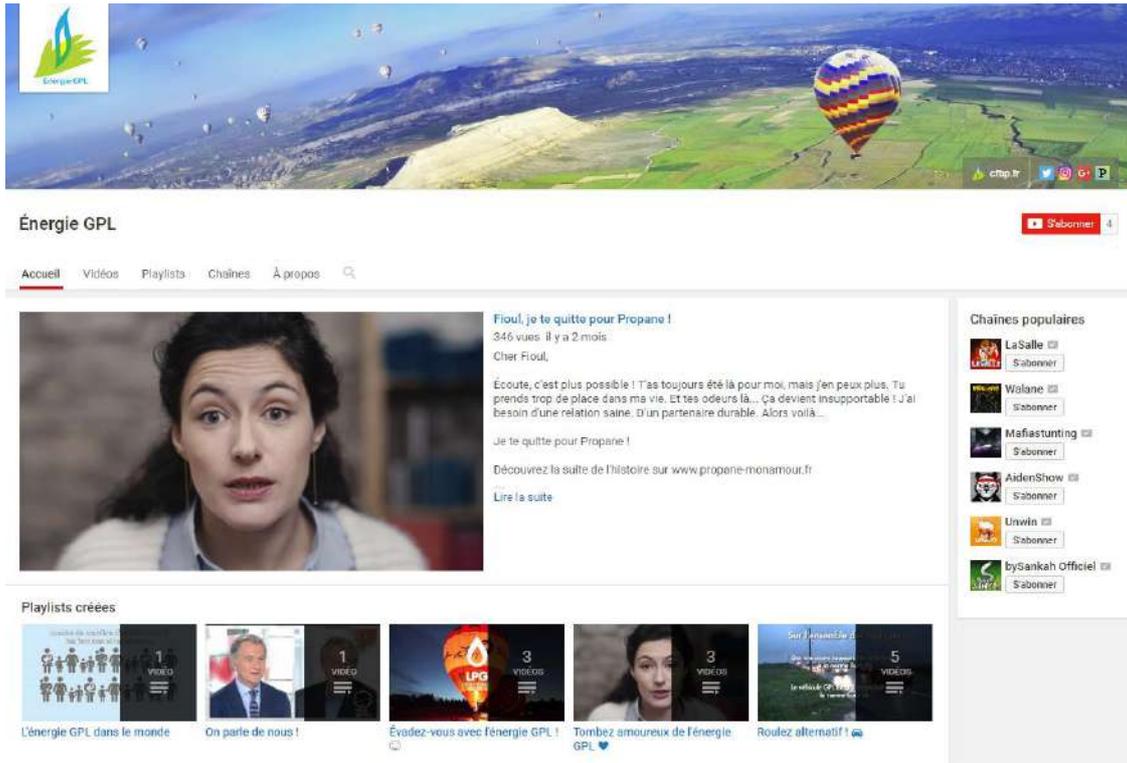
Modifier le profil

Énergie GPL 1 autre regard sur les bienfaits d'1 #énergie engagée pour la #TransitionEnergétique au quotidien 🚗🏠🌱 #GPL #EnergieAlternative #EnergyForLife 🌐 www.cfbp.fr

96 publications 36 abonnés 55 suivis



YouTube - Énergie GPL



Énergie GPL S'abonner 4

Accueil Vidéos Playlists Chaînes À propos

Fioul, je te quitte pour Propane !
346 vues il y a 2 mois
Cher Fioul,
Ecoute, c'est plus possible ! T'as toujours été là pour moi, mais j'en peux plus. Tu prends trop de place dans ma vie. Et tes odeurs là... Ça devient insupportable ! J'ai besoin d'une relation saine. D'un partenaire durable. Alors voilà...
Je te quitte pour Propane !
Découvrez la suite de l'histoire sur www.propane-monamour.fr
Lire la suite

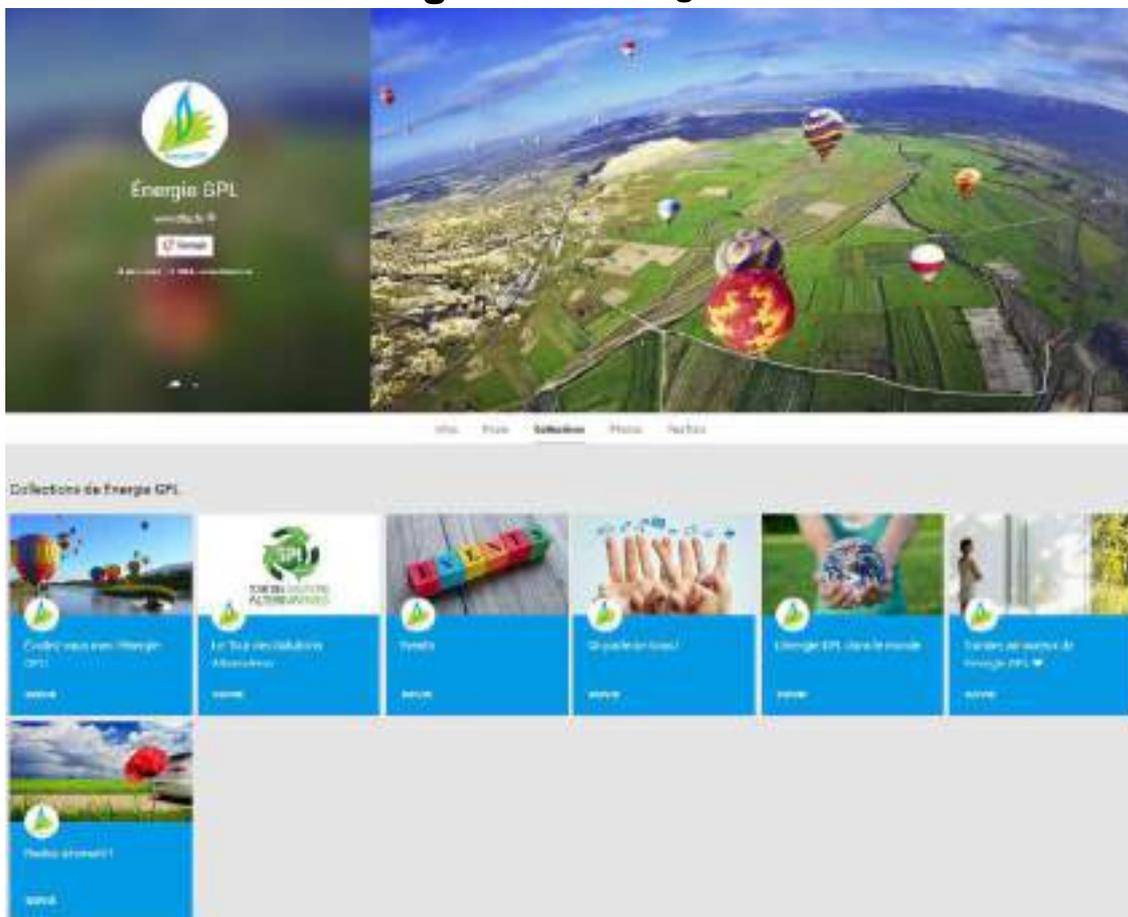
Chaînes populaires

- La Salle S'abonner
- Walane S'abonner
- MafiaStunting S'abonner
- AidenShow S'abonner
- Unwin S'abonner
- bySankah Officiel S'abonner

Playlists créées

- L'énergie GPL dans le monde 1 VIDEO
- On parle de nous ! 1 VIDEO
- Évadez-vous avec l'énergie GPL ! 3 VIDEOS
- Tombez amoureux de l'énergie GPL 3 VIDEOS
- Roulez alternatif ! 5 VIDEOS

Google+ - Énergie GPL



Énergie GPL
www.cfbp.fr
S'abonner

Collections de Énergie GPL

- Créer votre énergie GPL
- Être 100% vert durablement
- Propane
- Si gaz de bon sens !
- L'énergie GPL dans le monde
- Transparence et sécurité de l'énergie GPL
- Propane alternatif !

c.baumont@cfbp.fr





3 AGENDA

Le 2 juin, le CFBP sera présent au Salon des Maires et des Collectivités Locales, qui a lieu du 31 mai au 2 juin.

Joël Pedessac s'exprimera sur le thème des réseaux canalisés et de la décentralisation des énergies lors de la conférence « *Collectivités et décentralisation des énergies* ».

Le 02/06/2016 de 10h00 à 11h00

Pavillon 3 - Salle 31

Thématique : Environnement & énergie

Collectivités et décentralisation des énergies

Conférence organisée par : BIP ENERPRESSE

- La ville durable et l'industrie du futur : quelles complémentarités de toutes les énergies
- Nouvelles régions et gouvernance de l'énergie
- Territoires à énergie positives : quelles nouvelles gestions de l'énergie

Animateur(s) :

Sophie TETREL - Rédactrice en chef (BIP)

Intervenant(s) :

Hélène GELAS - Avocate associée (CGR Legal) ; Jean-Noël GUILLOT - Directeur Projet Ville Durable (EDF) ; Joël PEDESSAC - Directeur général (Comité Français du Butane et du Propane) ; Yves POULOUIN - Directeur commercial Entreprises et Collectivités (DIRECT ENERGIE)

Le 21 juin, le CFBP organisera une visite médias de Global Bioenergies, avec pour thème la production d'isobutène renouvelable.



Le 24 juin, le CFBP sera également présent au Forum Enerpresse, lors duquel Joël Pedessac interviendra dans la table ronde « *Rupture territoriale – Nouvelle carte des territoires, ville durable, gouvernance, décentralisation* ».

09H25

TABLE RONDE

RUPTURE TERRITORIALE - Nouvelle carte des territoires, ville durable, gouvernance, décentralisation

Joël PEDESSAC
Directeur général
CFBP

Pierre GUELMAN
Directeur des affaires publiques
ERDF



Comité Français
Butane Propane



4 DANS LA PRESSE

Interview Joël Pedessac sur RMC dans l'émission « Votre Auto » - extrait - p.12
8 avril 2016

Interview Joël Pedessac sur Sud Radio, émission « ça roule » - p.16
14 avril 2016

Retombées du communiqué de presse « *Avec un développement en hausse de 13,5%, les réseaux de propane accompagnent la transition énergétique des territoires* » - p.18
avril 2016



RMC
Emission : Votre auto

Script :

François SOREL, Présentateur : Voilà, 9h35, c'est RMC, le week-end des experts l'automobile et Jean-Luc ce matin en compagnie de nos invités, on évoque le GPL, carburant méconnu mais qui mériterait quand même d'avoir sa place sur les routes françaises.

Jean-Luc MOREAU, Présentateur 2 : Oui, qui mériterait puisqu'il vient de prouver lors de tests RDE c'est-à-dire en conditions réelles de conduite sur la route avec une sorte de laboratoire embarqué dans la voiture qu'il était beaucoup moins polluant que l'essence et surtout beaucoup, beaucoup moins polluant que le diesel, et malgré ça, c'est vrai que c'est un carburant un petit peu boudé par les Français. Pourtant, il a des avantages, en particulier, le premier c'est que, moi je sais, j'ai une pompe qui n'est pas loin de chez moi, il est affiché à 58 centimes je crois en ce moment. Donc, extrêmement peu chères.

François SOREL : C'est imbattable. C'est trois fois moins cher que l'essence ? Peut-être un petit moins.

Jean-Luc MOREAU : Oui une légère surconsommation par rapport à l'essence, Joël Pedessac, combien d'ailleurs ?

Joël PEDESSAC, Directeur général du CFBP : Il faut compter à peu près 20 % de surconsommation, c'est-à-dire qu'un véhicule essence qui va consommer 7 litres, il fera à peu près 8 litres en GPL.

Jean-Luc MOREAU : Bon, on va préciser pour ceux qui ne connaissent rien, que c'est un véhicule essence qui peut fonctionner au GPL.

Joël PEDESSAC : Et vous avez les deux carburants sur le véhicule, puisque vous avez un réservoir d'essence sa capacité normale 60-70 litres et puis vous avez votre réservoir GPL en plus, donc vous avez toute l'autonomie du gaz à peu près 400 kilomètres et vous avez 500 à 600 kilomètres d'autonomie à l'essence.

Jean-Luc MOREAU : Ah ça, c'est bien, donc en fait, on ne peut jamais tomber en panne de GPL oui ?

Joël PEDESSAC : Jamais, vous pouvez tomber en panne de GPL.

Jean-Luc MOREAU : C'est-à-dire, je veux dire par là que je pourrais continuer à rouler sans aucun souci.

Joël PEDESSAC : Vous pouvez traverser toute l'Europe en GPL, et puis vous dépannez en essence le jour si vous ne trouvez pas de station-service.

Jean-Luc MOREAU : Parce que malgré tout il y a moins de stations qui offrent du GPL que de l'essence ou du diesel.

Joël PEDESSAC : Tout à fait, en France, il y a à peu près 10 000 stations qui délivrent de l'essence et du diesel, il y en a 1750 qui délivrent du GPL, environ 1 sur 7 environ.

Jean-Luc MOREAU : Et est-ce que ce chiffre augmente aujourd'hui ?



Joël PEDESSAC : Ce chiffre, pour l'instant, n'augmente pas en France, il augmente en Europe. Il n'augmente pas en France parce que le marché pour l'instant est un peu monotone, mais il suffirait qu'il y a un redéveloppement des ventes pour que les stations se construisent. Les stations, on en a construit à peu près 1 500 de 1996 et 2000, donc ça se construit assez rapidement, à partir du moment, il y a des stations service GPL.

Jean-Luc MOREAU : Elles sont toutes fonctionnelles parce que, justement, s'il y a de moins en moins de gens qui roulent au GPL, est-ce que ces stations fonctionnent ?

Joël PEDESSAC : Oui, les distributeurs de carburant, bien sûr, n'aiment pas avoir des pompes qui sont en panne, donc monsieur Leclerc, monsieur l'Auchan, monsieur Shell, monsieur BP, etc., veulent que quand leurs clients viennent sur les stations, les stations elles fonctionnent bien évidemment.

Jean-Luc MOREAU : Oui, alors, en revanche, alors moi j'ai fait un dossier dans le magazine *Auto Moto* qui sort cette semaine. Pour l'illustrer, j'ai fait une photo, je n'ai pas pris une photo d'archives, j'ai fait une photo sur l'autoroute A15 où il y a quand même pas mal de passage, j'ai fait une photo d'une pompe GPL, on a vraiment l'impression que c'est une photo des années 80 quoi, la pompe elle date et il y a beaucoup de pompes qui sont anciennes.

Joël PEDESSAC : C'était une pompe qui n'est pas très bien cirée, il faut reconnaître.

Jean-Luc MOREAU : Ça, c'est beau.

Joël PEDESSAC : Donc il y a des pompes qui n'ont pas été rénovées, je vous le concède, néanmoins, ça ne veut pas dire qu'elle ne marche pas, ce n'est pas parce qu'il y a un peu de rouille qu'elle ne marche pas.

François SOREL : Alors, on n'a pas mal de questions, Jean-Luc, on va peut-être en retrouver quelques-unes dès maintenant.

Jean-Luc MOREAU : Oui, oui.

François SOREL : Et puis après, on accueillera notre invité Jean-Luc, donc il est avec nous, bonjour Jean-Luc.

Jean-Luc, Intervenant : Bonjour.

Jean-Luc MOREAU : Bonjour Jean-Luc.

François SOREL : On vous écoute.

Jean-Luc : bonjour, bonjour.

François SOREL : Bienvenue.

Jean-Luc : Bienvenue, merci, moi j'ai une petite question. Ça fait plus de 20 ans que je roule au GPL, j'avais une Ford Escorte en deuxième monte et puis j'ai acheté, j'ai fait l'affaire du siècle, j'ai pris la Sanderio qui arrive à ses 160 000 kilomètres sans aucun problème. Il va falloir que je la change et je me demandais s'il valait mieux continuer sur le GPL avec une Meriva en monte d'usine ou aller sur la Golf bioéthanol d'usine aussi.

Jean-Luc MOREAU : La Multifuel, elle s'appelle.

Jean-Luc : Voilà, exactement, je voulais savoir quelle était la plus écologique et la plus économique.



Jean-Luc MOREAU : Alors là, ça, c'est vraiment une question compliquée alors déjà quand même pour parler des constructeurs qui vendent encore du GPL, il n'y a plus que deux groupes en France, Joël Pedessac, qui vend du GPL, il y a le groupe Fiat qui a quelques modèles Fiat et Alfa Romeo c'est ça ?

Joël PEDESSAC : Tout à fait.

Jean-Luc MOREAU : et puis Opel.

Joël PEDESSAC : Voilà, pour l'instant ça se résume à ça, j'espère que Renault pourra revenir un jour avec soit ses Dacia, soit avec les petits modèles type Clio.

Jean-Luc MOREAU : C'est dans le tuyau d'ailleurs ?

Joël PEDESSAC : C'est fort possible parce que d'ici à l'automne...

Jean-Luc MOREAU : Jean-Luc, votre voiture, vous voulez l'acheter quand ?

Jean-Luc : En 2009.

Jean-Luc MOREAU : Non, non, vous voulez acheter la nouvelle quand ?

Jean-Luc : D'ici quelques mois je pense.

Jean-Luc MOREAU : Parce que qui sait peut-être qu'au salon de Paris, il y aura une offre Renault ou Dacia GPL.

Jean-Luc : Voilà et c'est très difficile d'avoir des informations aussi bien.

Jean-Luc MOREAU : Écoutez, on va torturer Joël qui va nous en donner. Alors, Joël, ces infos il y en aura ou pas ?

Joël PEDESSAC : Du GPL, c'est sûr qu'il y en aura, il y a 1 700 stations.

Jean-Luc MOREAU : Oui, d'accord mais je parle des modèles GPL chez Renault ou chez Dacia.

François SOREL : Est-ce que sincèrement vous sentez un frissonnement industriel qui fera qu'on risque d'avoir des modèles GPL nouveaux dans les mois qui viennent.

Joël PEDESSAC : Je ne travaille pas pour Renault, mais je suis convaincu que, compte tenu des difficultés que peut avoir le diesel, compte tenu du fait que dans les segments A, B, C sur les chez les constructeurs il y a pratiquement plus DE diesel il y a surtout l'essence, le GPL est une vraie solution pour les constructeurs, c'est mieux en CO2, c'est mieux en pollution et je n'imagine pas un instant que Renault reste en dehors du GPL dans les mois à venir.

François SOREL : D'accord.

Jean-Luc MOREAU : Que Renault ?

Joël PEDESSAC : Renault c'est celui...

Jean-Luc MOREAU : Alors, il y a quelque chose, en revanche qui est avérée, c'est que Fiat va sortir, vous avez vu que la Typo est un véhicule aujourd'hui qui concurrence Dacia sur son terrain à tout opposant franchement une finition, ça sera l'essai de la semaine prochaine, la Fiat Typo franchement c'est une voiture qui, pour son prix, est vraiment super et la Fiat Typo GPL va arriver. Et là, elle va arriver avant l'été et elle va arriver aussi en France. Donc, ça peut être une solution pour Jean-Luc. En attendant,



maintenant, c'est vrai que là vous avez parlé du bioéthanol. La Golf Multifuel, franchement, pour moi, aujourd'hui, c'est le véhicule, si on veut faire des économies et rouler un peu plus propre, parce qu'elle est au tarif du modèle essence, elle a un moteur, le 1.4l TSI qui a plus prouvé que c'est un des meilleurs de la catégorie et puis le 85 offre aussi des avantages en matière de coût kilométrique. On trouve dans certains endroits, à moins de 60 centimes et je crois même encore en dessous de ça, donc si vous avez une pompe, alors évidemment, il y a moins de pompes que le GPL, il y a environ 600 pompes aujourd'hui qui délivrent du bioéthanol alors qu'il y en a 1700 qui délivrent du GPL, mais c'est aussi une alternative pour dire qu'il n'y a pas une solution, il y a des solutions et cette Golf, c'est une des solutions voilà.

Jean-Luc : Voilà, entre des pompes bioéthanol vraiment partout, là, moi je suis sur Marseille, je me déplace sur Nancy et on en trouve vraiment...

François SOREL : Vous en avez, d'accord.

Jean-Luc : Oui, sans problème.

Jean-Luc MOREAU : Si vous m'aviez dit : « j'achète la voiture la semaine prochaine », je vous dis : « la Golf », maintenant si vous attendez jusqu'en septembre...

François SOREL : Ça vaut peut-être le coup d'attendre.

Jean-Luc MOREAU : Ça vaut peut-être le coup d'attendre en septembre.

François SOREL : Parce qu'économiquement, le GPL sera en dessous du bioéthanol.

Jean-Luc MOREAU : C'est kif-kif.

François SOREL : Non, mais quand on achète un véhicule, un véhicule bioéthanol coûtera plus cher qu'un véhicule GPL non ?

Jean-Luc MOREAU : Non non non non, il coûtera moins cher qu'un véhicule GPL puisqu'il y a que 400 euros de différence entre le modèle essence de la Golf et le modèle éthanol de la Golf.

François SOREL : Et en termes de pollution ?

Jean-Luc MOREAU : Alors, on n'a pas de tests RDE sur les modèles...

François SOREL : Mais à votre avis, ça sera moins bon que le GPL, non, le bioéthanol ?

Jean-Luc MOREAU : Ça sera moins bon que le GPL, je pense, mais ça sera moins mauvais que le diesel et ce sera meilleur que l'essence également.

[Fin de l'extrait]

Pour réécouter l'émission dans son intégralité, rendez-vous [ici](#) !



Sud Radio
Emission : Ça Roule

Script :

Laurence PERRAUD, Présentatrice : Et pour notre Minute de l'innovation, ce matin, nous allons accueillir Joël Pedessac. Bonjour monsieur Pedessac.

Joël PEDESSAC, Directeur général du Comité Français du Butane-Propane : Bonjour.

Laurence PERRAUD : Vous êtes le directeur général du Comité Français du Butane-Propane. Et si l'on vous accueille dans notre Minute de l'innovation, c'est exceptionnellement pour quelque chose qui n'est pas très innovant mais dont on ne parle plus. Donc, on veut aussi en parler ce matin, c'est le fameux GPL.

Joël PEDESSAC : Oui, je suis à votre disposition.

Pierre CHASSERAY, Présentateur : Alors, on va y aller, on va en parler un petit peu parce que moi je me souviens il y a encore quelques années, je me souviens de mon papa qui me disait « on va peut-être équiper la voiture pour qu'elle puisse rouler au GPL, parce qu'apparemment, c'est la solution d'avenir ». Et cette solution d'avenir qui est globalement positive, j'en discutais aussi avec un représentant de France Nature Environnement, Raymond Lang, cette solution qui est plutôt innovante et positive en termes d'émission de polluants, eh bien, on n'en parle plus. Comment se fait-il qu'on en parle plus et expliquez-nous quelles sont les vertus de cette motorisation ?

Joël PEDESSAC : Je pense que le véhicule électrique aujourd'hui prend tout l'espace médiatique comme la solution alternative à l'essence et au diesel et masque effectivement toutes les autres solutions qui sont peut-être un peu moins innovantes que le véhicule électrique mais qui sont une réalité pour les automobilistes. En fait, votre père avait peut-être des projets d'équipements de véhicules, aujourd'hui les véhicules, on peut effectivement les équiper. Si c'est un véhicule essence, vous pouvez le faire équiper au gaz, vous allez mettre un système d'injection GPL avec un réservoir spécifique ou vous achetez votre véhicule neuf chez votre concessionnaire automobile. Aujourd'hui, il y a Fiat, Opel, Alpha Roméo qui font des véhicules GPL directement d'usine.

Laurence PERRAUD : Alors, ce qui est important également peut-être aujourd'hui puisque cette solution GPL est complètement tombée un petit peu dans les oubliettes parce qu'effectivement il y a eu le développement de l'électricité, etc. Qu'est-ce que ça apporte pour le véhicule ou pour celui qui a un véhicule GPL d'aussi bien émis qu'un véhicule électrique ?

Joël PEDESSAC : Alors, le principal atout du GPL et qui fait qu'il est malgré tout soutenu même si on en parle un peu moins, soutenu par les pouvoirs publics, c'est qu'il est nettement moins polluant qu'un véhicule diesel par exemple, l'État a fait un certain nombre de tests en conditions réelles d'utilisation. On a fait les mêmes sur des véhicules GPL pour pouvoir comparer les résultats et il s'avère que quand un véhicule diesel de 20 fois les normes existantes pour lesquelles le véhicule a été homologué, les tests dans les mêmes conditions réelles d'utilisation, pareil que dans un laboratoire. On est jusqu'à 20 fois en dessous de ces normes, c'est-à-dire qu'on a démontré qu'un véhicule GPL était toujours bien sûr dans les normes et nettement moins polluant qu'un véhicule diesel. En fait, c'est l'atout environnement.

Pierre CHASSERAY : Attendez, je reprécise juste une chose parce que je fais partie de la Commission



royale qui teste les véhicules dits diesels justement. On n'est pas à des dépassements systématiques de 20 fois les valeurs. On est très loin de ça, je viens d'auditionner une marque allemande très récemment qui se situe pile-poil au niveau de l'homologation et ça, en plus, en conditions réelles d'utilisation. Donc on a les moyens techniques aujourd'hui de pouvoir être dans l'homologation y compris avec du diesel. Cependant, ça n'enlève pas les vertus du GPL.

Laurence PERRAUD : Voilà et puis moi ce que j'aimerais aussi Joël Pedessac, c'est que dans notre pays, on arrête de déshabiller Paul pour habiller Jacques ou on arrête d'attaquer l'un pour donner à l'autre. C'est que le GPL a des qualités, parlons de ces qualités sans faire spécialement, voilà, c'est comme il y en a qui gagnent trop d'argent, eh bien tant mieux, c'est qu'ils ont peut être fait ce qu'il fallait pour. Arrêtons de diviser les choses. Allez, je vous écoute sur le GPL aujourd'hui, c'est quoi son avenir ?

Joël PEDESSAC : Aujourd'hui, les rémissions CO2 d'un véhicule GPL sont de 20 % inférieur à celui d'un véhicule essence, donc ça le différencie aussi des autres. Et puis pour l'utilisateur, il y a un coût d'usage qui est nettement plus faible que l'essence par exemple. Alors, c'est à peu près au même niveau que le prix du diesel. Il s'agit bien sûr de ne pas mettre en concurrence toutes les solutions parce que chaque type d'usage a une réponse technologique. Et la place du GPL dans l'avenir, c'est il y a du gaz sur la planète pour les 30, 50 ans qui viennent, voire les 100 ans. Le gaz peut être renouvelable aussi et c'est vrai pour GPL, c'est vrai pour le Gaz Naturel Véhicule, le GNV dont on avait déjà parlé. Et donc, cette potentialité d'avoir un carburant renouvelable fait partie aussi des possibilités du GPL.

Laurence PERRAUD : Joël Pedessac, vous qui êtes directeur général du Comité Français du Butane-Propane et qui parle sur Sud Radio ce matin pour le GPL, aujourd'hui et demain, comment faites-vous pour relancer le GPL au niveau de la population qui, du coup, l'a littéralement oubliée ?

Joël PEDESSAC : Alors, c'est vrai, pour la population française, ce n'est pas vrai pour les pays qui sont plus proches des nôtres. Donc, on voit bien que ce n'est pas un enjeu technologique parce que les constructeurs maîtrisent parfaitement cette technologie. Des Renault, des Peugeot, des Fiat vendent des dizaines de milliers de véhicules en Italie par exemple et ils ne le font pas chez nous, c'est-à-dire, ce n'est pas un problème technologique, un véhicule GPL, ça coûte moins cher qu'un véhicule diesel à l'achat neuf. Donc, la technologie est bien maîtrisée. Donc l'enjeu, c'est vraiment d'en parler et vous savez que vous en parler aujourd'hui, c'est super.

Pierre CHASSERAY : Est-ce que ça fait peur ? Est-ce qu'il n'y a pas le mythe un petit peu du gaz qui explose ?

Joël PEDESSAC : Ça existe sûrement dans l'esprit d'une fraction de la population. Dans toutes les études qu'on fait, il y a 20 % des gens qui ont peur du gaz, qui ne veulent pas cuisiner avec le gaz et qui ne veulent pas de gaz dans leur voiture. Donc, ça veut dire que pour nous, il y a 80 % du terrain impossible des automobilistes qui est à travailler et sur lequel une possibilité de rouler au GPL n'est pas angoissante. Les parkings sont autorisés au stationnement des véhicules GPL contrairement à ce que laissent penser certains panneaux mais qui ne sont plus d'actualité. Donc, ce n'est pas plus dangereux de rouler au GPL que de rouler à l'essence ou au diesel. S'il était dangereux, ce serait bien sûr interdit mais bon, il y a des gens qui ont peur du gaz et là, c'est assez difficile de lutter contre ça.

Laurence PERRAUD : Voilà, c'est important également, nous voulions aussi vous donner la parole parce que ça fait partie du monde de l'automobile, ces motorisations GPL qui ne sont pas terminées. Et on voulait vous donner effectivement l'occasion Joël Pedessac, directeur général du Comité Français du Butane-Propane d'en parler d'autant que le gaz est très très peu cher en ce moment. Donc, c'est peut-être le moment de bien relancer tout ça. Merci beaucoup d'être intervenu sur Sud Radio.

Joël PEDESSAC : Je vous remercie.

Laurence PERRAUD : Et puis on aura l'occasion évidemment de prendre des nouvelles, évidemment, du milieu du GPL sur ça roule comme on le fait régulièrement avec tous les acteurs du monde de l'automobile, de la moto, du tracteur, du camion, bref, vous l'avez compris, de tous ceux qui roulent avec une énergie qui n'est pas celle des muscles de l'homme. Et donc, c'est terminé pour notre Minute de l'innovation.

FIN

On parle des réseaux de propane dans les médias !

Suite au communiqué de presse « Avec un développement en hausse de 13,5%, les réseaux de propane accompagnent la transition énergétique des territoires », voici quelques retombées presse sur les réseaux canalisés :

ThermPresse

Pays : France
Périodicité : Hebdomadaire



Date : 16 MAI 16



Page 1/1

PROFESSION / EN BREF

- PROPANE. Le CFBP (Comité français du butane et du propane) vient d'indiquer dans un communiqué qu'il y avait en France, à fin 2015, 265 réseaux canalisés de propane en délégation de service public et 2 990 résultant de contrats commerciaux de droit privé, soit une hausse de 13,5% sur un an. Le communiqué précise que 46 200 foyers, entreprises ou bâtiments publics sont ainsi desservis. «L'installation de ces réseaux est en croissance dans les collectivités et auprès des bailleurs sociaux et des syndicats de copropriété, souligne-t-on au CFBP. Après un tassement en 2014, les ventes de propane en réseau canalisé ont progressé de 12,4% en 2015, à 55 026 tonnes, soit 765 GWh. La Vienne est désormais le premier département en volume de propane consommé via des réseaux canalisés, à 2852 tonnes, devant le Calvados (2 460 t) et le Maine-et-Loire (2 430 t). En croissance des ventes, l'Essonne est le département qui a enregistré la plus forte hausse (+85,71% en 2015), devant la Gironde (+63,19%) et la Dordogne (+50,79%). >



le chiffre

2.852

Avec une hausse de 13,88 % des ventes en 2015, la Vienne est devenue le premier département consommateur de propane délivré en réseau canalisé. *« Ce mode de distribution du propane contribue à la diversification énergétique du territoire et permet aux consommateurs de bénéficier des atouts d'une solution gaz en réseau : une énergie à prix compétitif moins polluante que le fioul et moins chère que l'électricité. »* selon Joël Pedessac, directeur général du Comité Français Butane Propane (CFBP). La Vienne est donc le premier département français en volume de propane consommé via des réseaux canalisés, à 2.852 tonnes (soit 40 GWh), devant le Calvados (2.460 t, soit 34.2 GWh) et le Maine-et-Loire (2.430 t, soit 33.8 GWh). *« Clairement le mouvement est général et concerne pratiquement tous les départements. C'est le signe que les réseaux de propane représentent non seulement une solution adaptée aux besoins des administrés et des élus, mais encore qu'ils répondent à la recherche d'une solution plus respectueuse de l'environnement. »*



Vienne Croissance du propane en réseau

Le département de la Vienne est le premier consommateur de propane délivré en réseau canalisé, avec 2852 tonnes, en augmentation de près de 14% sur un an. Dans le Sud Ouest, les croissances de consommation les plus fortes sont en Gironde (+63,19%) et en Dordogne (+50,79%)



MONSIEUR ÉCHO

... **OBSERVE** que la Dordogne peut parfois être aux avant-postes. Avec une progression de 50,8 % en 2015, elle est devenue, selon le comité français butane-propane, le troisième département de France enregistrant la plus forte hausse de sa consommation de **propane** délivré en réseau canalisé. Voilà une nouvelle qui réchauffe le cœur, n'est-ce pas ?



● EN BREF

CONSOMMATION DU PROPANE EN HAUSSE

Avec une hausse de 50,8% en 2015, la Dordogne est devenue le troisième département de France enregistrant la plus forte hausse de sa consommation de propane délivré en réseau canalisé. Ce mode de distribution du propane contribue à la diversification énergétique du territoire et permet aux consommateurs de bénéficier des atouts d'une solution gaz en réseau : une énergie à prix compétitif moins polluante que le fioul et moins chère que l'électricité.



Comité Français
Butane Propane

CFBP *infos*

La diffusion de « CFBP infos » est réservée aux
adhérents du CFBP

Juin 2016

N° 140

SOMMAIRE

1- STATISTIQUESPages 1-5

- ▶ Données climatiques
- ▶ Chiffres-clés
- ▶ Ventes de GPL en France
- ▶ Installations neuves propane
- ▶ Ventes de véhicules particuliers
- ▶ Baromètre du GPL carburant
- ▶ Connexions au site cfbp.fr

2- ACTUALITÉSPages 6-13

- ▶ Les dispositifs de chauffage au gaz à nouveau autorisés sur les terrasses de Lille (p.6)
- ▶ Les véhicules GPL classés parmi les moins polluants ! (p.7)
- ▶ Retour sur les Rencontres Internationales des Véhicules Ecologiques (p.8)
- ▶ Visite médias du site Global Bioenergies (p.11)
- ▶ BIO GPL & réseaux propane au Salon des Maires et des Collectivités Locales (p.12)

4 – PRESSEPages 13-22

- ▶ « L'avenir du GPL s'inscrit aussi dans les énergies renouvelables » - Bulletin de l'Industrie Pétrolière - p.8
- ▶ « Isobutène ressourcé : le CFBP collabore avec Global Bioenergies » - Chimie Pharma - p.9
- ▶ « Ça gaze pour le réseau propane » - La Vie Economique - p.10
- ▶ « Forte progression des réseaux canalisés de propane en 2015 » - L'Installateur - p.10
- ▶ « L'énergie, un monde en rupture » [2/2] - Enerpresse - p.11
- ▶ « GPL, le moins polluant des carburants ? » Automoto.com - p.14

Comité Français du Butane et du Propane

8, terrasse Bellini
92807 PUTEAUX CEDEX

contact@cfbp.fr

www.cfbp.fr

N° SIRET : 784 855 033 00063

Suivez-nous sur les réseaux sociaux !



1 STATISTIQUES (mai 2016)

▶ DONNÉES CLIMATIQUES ⁽¹⁾:

	Mai 2015	Mai 2016	Variation 2016/2015
Température moyenne	15,0°C	14,7°C	-0,3 °C
Nombre de jours ouverts	17	20	+3
Degrés-jours du mois	74,6	80,8	+7,6 %
Coefficient de rigueur	0,862	0,933	+0,8 %
Degrés-jours cumulés	1 195,1	1 184,2	-0,9 %

(2) Source : CPDP – Comité professionnel du pétrole (Bulletin mensuel)

▶ Chiffres-clés des GPL pour mai 2016

> Total Ventes « vrac » mai 2016 vs mai 2015 : +30,7%

> Total Ventes « conditionné » mai 2016 vs mai 2015 : +7,1%

> Total Ventes « GPL carburant stations » mai 2016 vs mai 2015 : +2,1%



Comité Français
Butane Propane

► VENTES DE GPL EN FRANCE (en tonnes) : adhérents du CFBP - mai 2016

	MOIS			CUMUL ANNÉE		
	Mai -2016	Mai -2015	Variation	Mai -2016	Mai -2015	Variation
BUTANE						
conditionné	20 162	19 283	+ 4,6%	101 212	105 106	- 3,7%
vrac	2 368	2 715	- 12,8%	15 492	20 081	- 22,9%
s/total Butane	22 530	21 998	+ 2,4%	116 704	125 187	- 6,8%
PROPANE						
conditionné	10 685	9 834	+ 8,7%	49 380	50 774	- 2,7%
Condi/carburant	5 108	4 439	+ 15,1%	25 522	25 545	- 0,1%
s/total conditionné	15 793	14 273	+ 10,6%	74 902	76 319	- 1,9%
Vrac carburant	2 528	2 181	+ 15,9%	12 723	12 341	+ 3,1%
Vrac 0/6 T	34 813	23 712	+ 46,8%	293 949	318 927	- 7,8%
Vrac 6/12 T	7 961	6 288	+ 26,6%	62 349	63 829	- 2,3%
Vrac 12/80 T	11 311	8 564	+ 32,1%	95 500	96 017	- 0,5%
Vrac 0/80 T	54 085	38 564	+ 40,2%	451 798	478 773	- 5,6%
Vrac > 80 T	13 979	12 046	+ 16,0%	97 391	97 963	- 0,6%
Réseau canalisé	3 345	2 887	+ 15,9%	34 174	33 774	+ 1,2%
Sous-total vrac	73 937	55 678	+ 32,8%	596 086	622 851	- 4,3%
Sous-total propane	89 730	69 951	+ 28,3%	670 988	699 170	- 4,0%
GPLc / Stations	6 314	6 183	+ 2,1%	29 100	32 122	- 9,4%
Total conditionné	35 955	33 556	+ 7,1%	176 114	181 425	- 2,9%
Total vrac	76 305	58 393	+ 30,7%	611 578	642 932	- 4,9%
TOTAL	118 574	98 132	+ 20,8%	816 792	856 479	- 4,6%
Dont carburant	13 950	12 803	+ 9,0%	67 345	70 008	- 3,8%

► INSTALLATIONS NEUVES GAZ PROPANE (source : Qualigaz) mai 2016

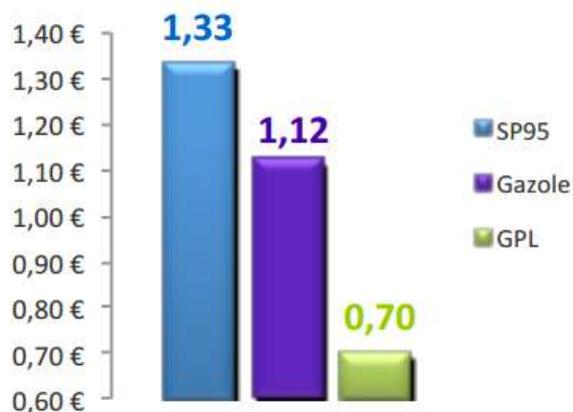
RÉGIONS	MOIS			CUMUL ANNÉE		
	Mai 2016	Mai 2015	variation	Mai 2016	Mai 2015	variation
Alsace	5	1	+ 400%	35	24	+ 46%
Aquitaine	47	13	+ 262%	145	88	+ 65%
Auvergne	13	9	+ 44%	83	46	+ 80%
Basse-Normandie	16	31	- 48%	88	138	- 36%
Bourgogne	11	12	- 8%	48	40	+ 20%
Bretagne	17	11	+ 55%	129	129	+ 0%
Centre	20	8	+ 150%	105	99	+ 6%
Champagne-Ardenne	5	4	+ 25%	36	15	+ 140%
Corse	74	0		93	4	+ 2225%
Franche-Comté	15	17	- 12%	86	65	+ 32%
Haute-Normandie	21	9	+ 133%	96	81	+ 19%
Ile-de-France	9	4	+ 125%	72	32	+ 125%
Languedoc-Roussillon	41	33	+ 24%	66	59	+ 12%
Limousin	7	8	- 13%	38	47	- 19%
Lorraine	12	10	+ 20%	41	45	- 9%
Midi-Pyrénées	32	14	+ 129%	127	63	+ 102%
Nord-Pas-de-Calais	5	5	+ 0%	37	57	- 35%
Pays de la Loire	67	39	+ 72%	221	239	- 8%
Picardie	33	10	+ 230%	85	107	- 21%
Poitou-Charentes	7	12	- 42%	45	38	+ 18%
Provence-Alpes Côte d'Azur	14	5	+ 180%	106	47	+ 126%
Rhône-Alpes	102	81	+ 26%	586	345	+ 70%
TOTAL	573	336	+ 71%	2368	1808	+ 31%

► VENTES DE VÉHICULES PARTICULIERS NEUFS EN FRANCE PAR ÉNERGIE (source : 3A)

mai 2016

Énergies	Mai				Cumul à fin Mai			
	2016	2015	Variation	PDM	2016	2015	Variation	PDM
Gazole	95 643	84 796	12,8%	54,4%	460 840	466 666	-1,2%	52,7%
Essence	74 320	53 614	38,6%	42,3%	378 996	295 211	28,4%	43,3%
GPL	26	116	-77,6%	0,0%	113	823	-86,3%	0,0%
Hybride	3 923	4 163	-5,8%	2,2%	24 787	23 354	6,1%	2,8%
Électrique	1 829	1 067	71,4%	1,0%	9 960	5 696	74,9%	1,1%
Superéthanol	87	8	987,5%	0,0%	349	73	378,1%	0,0%
GNV	2	7	-71,4%	0,0%	30	32	-6,3%	0,0%
Autres			0,0%	0,0%			0,0%	0,0%
TOTAL	175 830	143 771	22,3%	100,0%	875 075	791 855	10,5%	100,0%

► BAROMÈTRE MENSUEL DU GPL CARBURANT : moyenne mai 2016 (*)



(*) Source : MEEM

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Les-prix-de-vente-moyens-des.html>

► CONNEXIONS AU SITE cfbp.fr

Nombre de visites et 5 premiers points d'entrée sur le site sur les 4 derniers mois

	Février 2016	Mars 2016	Avril 2016	Mai 2016
Nombre total de visites sur le site	21 572	23 173	20 021	24 009
Top 5 des points d'entrée sur le site				
Accueil	5,1%	23,5%	24,2 %	21,7%
Carte stations GPL/CFBP	8,7%	8,9%	10,2 %	16,4%
Caractéristiques générales des GPL	8,8%	9,0%	8,7 %	8,4%
Offre véhicules GPL neufs	4,1%	4,0%	-	1,1%
Atouts du GPL carburant	-	3,8%	3,7 %	3,9%
Exemples d'installations	3,9%	-	-	-
Réseau des stations	-	-	4,1 %	4,1%

Les dispositifs de chauffage au gaz à nouveau autorisés sur les terrasses de Lille



Dans sa décision du 2 juin 2016, le tribunal administratif de Lille a demandé l'abrogation de l'interdiction des dispositifs de chauffage au gaz sur les terrasses des cafés, restaurants et hôtels de la ville, estimant cette mesure « injustifiée et disproportionnée » comparativement aux dispositifs électriques, exclus de l'arrêté municipal. Cette décision de justice annule l'arrêté municipal lillois du 16 décembre 2011, conjointement contesté par le CFBP et l'AFG.

Le choix du tout électrique au détriment du gaz pour des raisons sécuritaires et environnementales a ainsi été remis en cause par le tribunal lillois, estimant que rien ne justifiait une telle différence de traitement.

À cette occasion, l'AFG et le CFBP ont rappelé que le gaz est l'énergie fossile la moins polluante et la moins émettrice de CO₂, et que le développement biogaz permet désormais de diminuer davantage les émissions.

Cette décision restitue ainsi aux professionnels de l'hôtellerie et de la restauration la possibilité de choisir la solution de chauffage la plus adaptée à leurs besoins.

→ [Pour en savoir davantage sur la décision de justice du tribunal de Lille](#)

e.coquin@cfbp.fr

Les véhicules GPL classés parmi les moins polluants !



Bonne nouvelle ! L'arrêté [JORF n°0145 du 23 juin 2016 - texte n°12](#) relatif à la nomenclature des véhicules classés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques en application de l'article R. 318-2 du code de la route positionne les véhicules GPL dans la catégorie 1, quelle que soit leur date d'immatriculation.

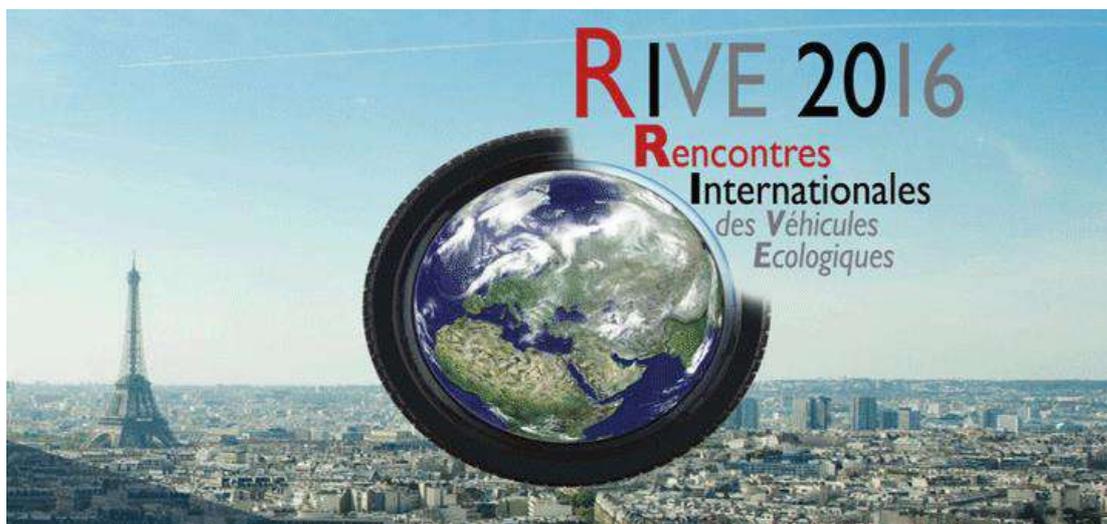
Classés au même niveau que les véhicules hybrides rechargeables, les véhicules GPL sont classés parmi les moins polluants.

Un arrêté qui conforte le rôle du GPL dans la transition énergétique...

Les collectivités pourront se baser sur cette nouvelle nomenclature pour mettre en place des mesures incitatives afin de favoriser l'usage de véhicules plus propres. Ils pourront par exemple octroyer aux véhicules de la catégorie de leur choix des conditions de stationnement ou de circulation privilégiées. Cette nomenclature entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2017. Toutefois, la Mairie de Paris a déjà lancé ce 1^{er} juillet une série de mesures pour accompagner ses habitants vers des mobilités moins polluantes sur la base de ce nouveau classement.

e.coquin@cfbp.fr

Retour sur les Rencontres Internationales des Véhicules Écologiques 2016



Le 5 juillet, Le GPL était partenaire de la 7^e édition des [Rencontres Internationales des Véhicules Écologiques](#) à Paris, point d'étape annuel sur les enjeux de la mobilité et des transports durables réunissant décideurs publics et privés, et alternant conférences, essais de véhicules et temps d'échanges.

La conférence « *Villes et territoires : la mobilité durable en local* », à laquelle Joël Pedessac a participé, a été l'occasion de rappeler les atouts écologiques, économiques et de disponibilité du GPL au sein d'une transition énergétique accessible à tous, et de mettre en avant la perspective imminente du développement d'un GPL renouvelable utilisant les mêmes canaux de distribution que le GPL et permettant de diminuer encore davantage les émissions de gaz à effet de serre.

CFBP @energieGPL - 5 juil.

"Comparé à l'essence, le #GPL émet -20% de #CO2, -95% de #CO et -98% de #particules" @Pedessacjoel - #RIVE2016

RIVE 2016, MaisonAméricainelatine, Forum des Mobilités et 2 autres

Comparé à l'essence, en conditions réelles de circulation (RDE), le GPL émet:				
CO ₂	CO	NOx	HC	Particules
- 20%	-95%	=	=	-98%

CFBP @energieGPL

"Le #GPL est 1 solut^o de #mobilité alternative accessible à tous" @Pedessacjoel #RIVE2016

10/11 - 11/11/2016

CFBP @energieGPL - 5 juil.

"Le #GPL présente de vrais atouts pour l'environment & la #santé" @Pedessacjoel - #Rive2016 1/2

CFBP @energieGPL - 5 juil.

"Le #GPL est également 1 solut^o disponible partout, avec 1750 stations soit 1/7 en France" @Pedessacjoel #RIVE2016

1750 stations-service en France
Soit 1 station/7

30 000 stations en Europe

→ Disponible en 2016, le GPL d'origine renouvelable (100% vert)

CFBP @energieGPL - 3 juil.
 "Origine des #GPL: auj à 70% des champs #GN, demain d'origine #renouvelable avec le #BioGPL" @Pedessacjoel #RIVE2016

Gaz PROPANE & BUTANE : les autres GAZ NATURELS

ACTUELLEMENT : 70% d'origine #GN, 30% d'origine #renouvelable

DEMAIN : 100% d'origine #renouvelable

USAGES : CUISINE, CHAUFFAGE, TRANSPORT

CFBP @energieGPL - 3 juil.
 "Soutien public via 1 com" en faveur de ces les énergies alternatives permettrait de conforter les constructeurs" @Pedessacjoel #RIVE2016 1/2

CFBP @energieGPL - 3 juil.
 "T.I et d'informer le grand public sur les #solut alternatives + préparer l'arrivée du #BioGPL en 2017" @Pedessacjoel #RIVE2016 2/2

CFBP @energieGPL - 3 juil.
 "Le #GPL a + que jamais son rôle à jouer dans la #TransitionEnergétique" @Pedessacjoel #RIVE2016 1/2

Cette conférence a également permis de souligner le fait que l'arrêté ministériel du 23 juin 2016 conforte la place de la solution GPL parmi les meilleures au regard de la qualité de l'air en ville, et qu'elle est une solution alternative au tout Diesel à moindre coût et ne présentant pas de révolution dans les usages.

CFBP @energieGPL - 5 juil.
 "L'arrêté du 21/06 positionne les véhicules #GPL en cat.1 quelle q soit leur date d'immat" @Pedessacjoel #RIVE2016

Arrêté du 21/06/2016 Modifiant l'arrêté du 23/06/2015

Certificat qualité de l'air 2016

TOUS les véhicules GPL, quelle que soit leur année d'immatriculation, bénéficieront de la vignette classe 1.

CFBP @energieGPL - 5 juil.
 "Alors que la mairie de @Paris incite à l'usage de mobilités moins polluantes, le #GPL est l'1 d'elles" @Pedessacjoel #RIVE2016

CFBP @energieGPL - 5 juil.
 "L'équipement #GPL d'1 véhicule essence permet de polluer moins sans changer de voiture" @Pedessacjoel #RIVE2016 2/2

RIVE 2016, MaisonAméricainne, Forum des Mobilités et 2 autres

Polluer Moins sans changer de voiture : L'équipement GPL d'un véhicule essence

À partir de 2000 € TTC

CFBP @energieGPL - 5 juil.
 "le #GPL est 1 solution facile à adopter par tous et qui ne présente pas de révolution dans les usages" @Pedessacjoel #RIVE2016 1/2

Le GPL d'origine renouvelable a également été présenté par Primagaz, lui aussi partenaire de l'événement, dans le cadre d'une table ronde dédiée aux avancées des carburants alternatifs.



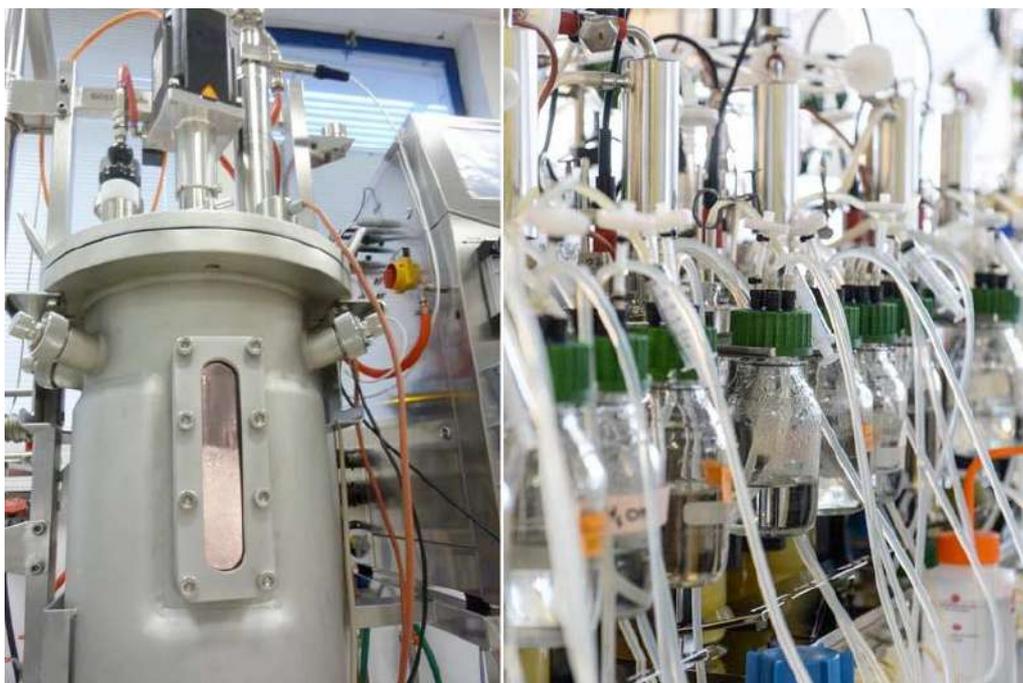
Placés sous le signe de la COP 22 qui se tiendra fin 2016 au Maroc, les RIVE ont été, cette année encore, un laboratoire d'initiatives innovantes et d'échanges autour d'une vision commune de mobilité plus respectueuse de l'environnement comme de la santé publique et d'une volonté de mixité énergétique permettant d'enrayer durablement les émissions de gaz à effet de serre.



Devenus cette année les « Rencontres Internationales des Véhicules Ecologiques » en lieu et place des « Rencontres Internationales des Voitures Ecologiques », les RIVE se sont bel et bien illustrées par « l'ambition forte de couvrir l'ensemble des problématiques de transport et de mobilité liées à la logistique urbaine, aux véhicules écologiques d'aujourd'hui et de demain, ou encore l'intermodalité », ainsi que l'a exprimé leur co-fondateur Marc Teyssier d'Orfeuill.

e.coquin@cfbp.fr

Visite médias du site de Global Bioenergies Evry



Suite à la réussite d'une série de tests portant sur la compatibilité de l'isobutène renouvelable produit par [Global Bioenergies](#) avec les bouteilles de butane à usage domestique réalisés depuis septembre 2015, le CFBP a organisé, le 21 juin, la visite du site de Global Bioenergies Evry pour la presse spécialisée et professionnelle.

Si cette visite a été l'occasion de découvrir le processus de fabrication de l'isobutène renouvelable en laboratoire en vue d'une possible incorporation dans le butane commercial, elle a également permis d'exposer aux médias l'origine du projet de partenariat, sa mise en œuvre technique et scientifique, ses conditions de succès comme sa contribution environnementale et sa pertinence de marché.

« À ce stade, a déclaré Joël Pedessac, les tests réalisés démontrent la compatibilité de l'isobutène renouvelable de Global Bioenergies avec le butane commercial. Le CFBP souhaite poursuivre cette collaboration dans le but de permettre à court terme l'incorporation d'énergie renouvelable dans les bouteilles de gaz ».

Pour la filière, ce développement représente un enjeu de marque et de valorisation GPL. Pour Global Bioenergies, ce partenariat a pour objectif de valoriser une nouvelle utilisation de l'isobutène renouvelable auprès des pouvoirs publics et médias, et de trouver à la fois débouchés et investisseurs pour son projet industriel.

Prochaines étapes : Le CFBP poursuit ses actions de communication et lobbying en collaboration avec GBE, ainsi que les tests de compatibilité entre l'isobutène renouvelable et le butane d'origine fossile. GBE se rapprochera des entreprises de distribution de GPL pour étudier d'autres formes de partenariat.

Un projet qui devrait voir le jour avec la mise sur le marché des premières tonnes de bio GPL dès 2017...

e.coquin@cfbp.fr

BIO GPL & réseaux propane au Salon des Maires et des Collectivités 2016



Rassemblant près de 850 exposants et plus de 47 000 visiteurs, la 21^e édition du [Salon des Maires et des Collectivités Locales](#), qui s'est tenue du 31 mai au 2 juin porte de Versailles, a été l'occasion de communiquer sur la perspective du BioGPL et du choix des réseaux de propane pour les collectivités lors de la conférence « *Collectivités et décentralisation de l'énergie* ».

Animé par Sophie Tetrel et regroupant Joël Pedessac, Hélène Gelas, avocate associée chez CGR Legal, Jean-Noël Guillot, Directeur Projet Ville Durable chez EDF et Yves Poulouin, Directeur Commercial Entreprises et Collectivités chez Direct Energie, l'échange a notamment permis de mettre en avant le développement des réseaux canalisés dans les communes française sur l'année écoulée (hausse de 13,5% du nombre de réseaux en un an) et de sensibiliser au rôle essentiel du propane dans la transition énergétique des territoires, tant par sa disponibilité et sa compétitivité que pour ses qualités environnementales.



Face aux enjeux environnementaux que doivent relever les politiques locales, la perspective de l'arrivée du GPL d'origine renouvelable sur le marché dès 2017 a également été présentée comme un argument de poids et une solution énergétique d'avenir à prendre en compte.



Le fait de repenser le mix énergétique d'aujourd'hui et de demain en recourant à la complémentarité des énergies a été souligné par chacun.

→ Revivez la table ronde sur Twitter via le hashtag #SMCL !

e.coquin@cfbp.fr



4 DANS LA PRESSE

« L'avenir du GPL s'inscrit aussi dans les énergies renouvelables »
Bulletin de l'Industrie Pétrolière – p.8
23 juin 2016

« Isobutène ressource : le CFBP collabore avec Global Bioenergies »
Chimie Pharma – p.9
27 juin 2016

« Ça gaze pour le réseau propane »
La Vie Economique – p.10
5 juin 2016

« Forte progression des réseaux canalisés de propane en 2015 »
L'Installateur – p.10
16 juin 2016

« L'énergie, un monde en rupture » [2/2]
Enerpresse – p.11
28 juin 2016

« GPL, le moins polluant des carburants ? »
Automoto.com – p.14
3 juillet 2016



ACTUALITÉS

FRANCE

L'avenir du GPL s'inscrit aussi dans les énergies renouvelables

L'avenir du gaz de pétrole liquéfié (GPL) ne se finira pas avec la transition énergétique. Grâce à des sociétés de chimie verte comme Global Bioenergies, qui travaille sur le développement de procédés industriels pour la fabrication d'isobutène à partir de ressources végétales (sucre, xylose...), « *notre futur et le futur de l'industrie des combustibles est aussi dans le renouvelable* », a assuré mardi 21 juin Joël Pedessac, directeur général du Comité français du butane et du propane (CFBP), lors d'une visite avec la presse du siège de la jeune entreprise française.

L'isobutène renouvelable peut effectivement totalement se substituer au butane, issu aujourd'hui à 30 % du raffinage du pétrole et à 70 % de l'exploitation des champs gaziers. Encore faut-il être sûr que cette nouvelle molécule s'adapte aussi bien aux outils industriels des fournisseurs et distributeurs de GPL et qu'elle offre les mêmes propriétés dans les usages du quotidien. D'où l'importance du partenariat que le CFBP a signé en septembre dernier avec Global Bioenergies (*cf. BIP du 15.09.15*). Les premiers tests menés depuis juillet 2015 ont permis de valider la compatibilité de l'isobutène renouvelable avec les installations de la chaîne logistique et le fonctionnement des équipements domestiques fonctionnant au butane. Aujourd'hui, les tests se poursuivent et portent sur l'intégration d'isobutène pouvant contenir des impuretés, essentiellement du CO₂ ou de l'eau. Dans ce cas, ce qui peut surtout poser problème, c'est l'eau, du fait de son pouvoir corrosif. Les réservoirs de stockage de GPL sont en effet en acier et l'eau peut donc entraîner un risque de corrosion à l'intérieur de ces cuves, a souligné M. Pedessac.

De manière générale, le passage d'un butane issu des énergies fossiles au renouvelable est « *un atout important* » pour la filière. Si, aujourd'hui, le GPL peut se targuer d'émettre 20 % de moins de CO₂ (266g de CO₂/kWh) que le fioul, demain, avec le GPL renouvelable, ce taux passera à 70-80 %. Un argument non négligeable pour un marché qui représente 450 000 tonnes par an et concerne 10 millions de foyers.



Chimie

Chimie verte



Isobutène biosourcé Le CFBP collabore avec Global Bioenergies

Les discussions auraient commencé en 2015. Après un partenariat signé en 2015, le Comité français du butane et propane (CFBP) est dans une phase de tests des échantillons de Global Bioenergies. « Un des produits que nous commercialisons, le butane, est d'origine fossile. Demain, il pourrait être d'origine complètement renouvelable », a indiqué Joël Pedessac, directeur général du CFBP. Après avoir validé en septembre 2015, la compatibilité de l'isobutène de Global Bioenergies avec la supply chain existante, le Comité teste actuellement les différents usages. « Dans notre laboratoire, nous testons l'isobutène avec nos bouteilles, les joints, l'impact des impuretés... Nous sommes en train de valider que c'est une voie de ressources renouvelable possible », souligne le dirigeant qui n'exclut pas ensuite de voir des signatures d'accords de fourniture entre les entreprises représentées et Global Bioenergies. « Le marché français du GPL est de 4 Mt. 230 Mt au niveau mondial réparti à 50/50 entre le butane et le propane. Nous pourrions avoir un ratio de 1 à 100 % d'isobutène mélangé à du butane », cite Joël Pedessac. Un débouché supplémentaire pour l'isobutène biosourcé de Global Bioenergies. ■

À Evry, Aurélie Dureuil



ÉNERGIE

ÇA GAZE POUR LE RÉSEAU PROPANE

24

La Dordogne est le 3^e département de France pour la croissance de sa consommation de propane en réseau canalisé, après l'Essonne et la Gironde, avec une hausse de 50,8% en 2015. Ce mode de distribution du propane contribue à la diversification énergétique du territoire et permet aux consommateurs de bénéficier des atouts d'une solution gaz en réseau, énergie moins polluante que le fioul et moins chère que l'électricité. Le nouveau réseau de propane inauguré en mars à La Roque-Gageac est le maillon le plus récent du déploiement de ce mode de distribution d'énergie en Dordogne.

l'installateur

Pays : France
Périodicité : Mensuel

Date : JUIN/JUIL 16



Page 1/1

FORTE PROGRESSION DES RÉSEAUX CANALISÉS DE PROPANE EN 2015

+13,5 % : c'est la progression du réseau canalisé de propane l'an dernier sur l'ensemble du territoire. Ainsi, on recensait à fin 2015 265 réseaux en délégation de service public et 2990 résultant de contrats commerciaux de droit privé desservant logements collectifs, lotissements, institutions publiques ou encore des zones d'activité. Au global, ce sont 46 200 foyers, entreprises et bâtiments publics qui

sont desservis. Intérêt : le consommateur ne s'occupe pas du réapprovisionnement, paie à la consommation et bénéficie d'un tarif plus attractif qu'en bouteille ou en citerne. La Vienne est le premier département français en volume de propane consommé via des réseaux canalisés, devant le Calvados et le Maine-et-Loire. L'Essonne est le département qui a enregistré la plus forte hausse. ■





ÉDITION 2016

L'énergie, un monde en rupture [2/2]

Jeudi 23 et vendredi 24 juin, *Enerpresse* a organisé son forum annuel à Deauville. Suite des comptes rendus avec ceux des tables rondes de la deuxième journée.

[TABLE RONDE] RUPTURE TERRITORIALE

Anne Bringault, coordination Transition énergétique au Réseau Cler

Pierre Guelman, directeur des Affaires publiques d'Enedis

Joël Pedessac, directeur général du Comité français du butane et du propane (CFBP)

Souvent présentés comme le vrai enjeu de la réussite de la transition énergétique, les territoires ont été une maille mouvante en France ces dernières années au rythme de la promulgation de différentes lois. La question de cette maille territoriale adéquate pour mener la transition énergétique a été discutée lors de la table ronde consacrée à la rupture territoriale. Anne Bringault, qui assure la coordination transition énergétique au Réseau Cler, a ainsi évoqué un travail mené sur les villes 100 % énergies renouvelables. « *Le Cler a commencé à réfléchir sur le sujet des villes 100 % ENR car il y a un redécoupage des rôles, a précisé Mme Bringault. Certaines villes dans le monde comme Vancouver (Canada) ont déjà pris l'engagement de passer au 100 % ENR. Les villes réalisent qu'elles ont un rôle à jouer, mais veulent aussi attirer de l'innovation sur leur territoire pour stimuler l'emploi et le développement économique.* » En France actuellement, ce sont davantage les territoires ruraux qui se sont saisis de cette problématique, à travers les Tepos ou les TEPCV par exemple. « *Avec Energy Cities, nous avons commencé à interroger les villes et métropoles sur le sujet, et force est de constater que l'engagement n'est pas encore tout à fait dans les têtes, a estimé Mme Bringault. Pour les villes, c'est se projeter sur du long terme (2050) et c'est complexe et nouveau. Pourtant, c'est important pour déterminer si les politiques menées sont dans la cible.* » Et pourquoi ne pas faire le lien entre les territoires ruraux, producteurs d'énergies renouvelables, et les villes ? Le modèle est à inventer. Ce concept de villes 100 % ENR sera présenté de façon plus détaillée en septembre prochain.

Les nouvelles mailles territoriales ont-elles un impact sur les réseaux ? Historiquement, les communes sont propriétaires des réseaux de distribution d'électricité comme l'a rappelé Paul Guelman, directeur des Affaires publiques d'Enedis qui gère ces réseaux sur 95 % du territoire. « *Le réseau est affranchi de toute réalité politique, institutionnelle ou administrative, notre maille, fondamentalement, est une maille technique, a-t-il expliqué. Nous devons nous organiser pour assurer notre obligation, c'est à dire la tenue de l'onde et de sa qualité en tout point du territoire et nous devons nous assurer d'être présent s'il y a un problème. L'intelligence du réseau, son fonctionnement ne se superpose pas à des découpages administratifs.* » Le gestionnaire relève qu'il y a 10 ans, il était lié par 1 300 contrats de concession et désormais, il n'y en a plus que 600. « *Les mailles se sont élargies et en même temps la qualité de fourniture s'est améliorée.* » L'adaptation du gestionnaire aux différentes mailles territoriales semble plutôt se trouver du côté de son organisation car elle doit disposer d'interlocuteurs de proximité pour répondre aux questions, aussi bien d'un maire qui souhaite placer ses bornes de recharge électriques au bon endroit, que d'un conseil régional qui prépare son SRADDET (Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires). « *Nous sommes un gestionnaire de réseaux de distribution et nous allons être de plus en plus un gestionnaire de flexibilité* », a résumé M. Guelman.

Enfin, Joël Pedessac, directeur général du Comité français du butane et du propane (CFBP), a fait le point sur la possibilité offerte depuis 2000 pour les distributeurs de faire des réseaux de propane, « *un nouveau marché avec 26 000 communes non approvisionnées au gaz naturel* ». Au total, 3 200 réseaux ont été construits en 15 ans dont environ 200 en délégation de service public (villes

et syndicats de commune). Il se pose en alternative au fioul domestique, très émetteur de CO₂, encore plus avec l'arrivée, en 2017, comme Primagaz l'a annoncé le 23 juin lors de la 1^{re} journée du forum, des premiers GWh de propane renouvelable.

[KEYNOTE] RUPTURES DES FINANCEMENTS

Ivan Faucheu, directeur de programme Énergie-Économie circulaire au Commissariat général à l'investissement (CGI)

« On a vu récemment des ruptures dans le financement des acteurs de l'énergie sur la base de l'économie circulaire, or il n'existe pas de définition de l'économie circulaire », a commencé Ivan Faucheu. Sa définition à lui ? *« Redonner une valeur comptable à quelque chose qui n'en a pas dans un circuit économique. »* Ce qui signifie soit que l'on procède à un recyclage d'actifs – *« on le fait depuis la nuit des temps, ce n'est pas vraiment une rupture »* – soit que l'on entre dans un processus d'ubérisation, *« qui consiste à redonner de la valeur à un actif qui n'en a plus pour son gestionnaire direct en le repropant sur un marché moins formalisé que le marché classique. »* Comment redonner de la valeur à un électron ? En ayant recours au stockage ou aux réseaux intelligents, par exemple.

Le financement participatif, qui fait florès en Allemagne où 40 % des installations d'énergie renouvelable appartiennent à des particuliers ou à des groupements de particuliers. En France, en revanche, c'est un phénomène marginal, excepté dans le bâtiment, où le financement participatif existe depuis longtemps par le biais du syndicat de copropriétaires. *« Mais est-ce un modèle efficace du point de vue énergétique ? Quiconque a essayé de convaincre sa copropriété d'effectuer des travaux de rénovation énergétique peut en douter »*, a grincé Ivan Faucheu. *« Ce type de financement laisse pas mal de questions ouvertes : l'origine des fonds, l'émergence de compétences financières parmi les gestionnaires, les conditions de financement et la responsabilité de la gouvernance »*, a listé M. Faucheu. Pour lui, la plus grande promesse portée par les nouveaux financements est la *blockchain* appliquée aux échanges locaux d'énergie, un système de certification des transactions qui permettra de consommer l'énergie produite par son voisin, sans intermédiaire.

[TABLE RONDE] RUPTURES TECHNOLOGIQUES – LE STOCKAGE

Christian Deconninck, président de l'Association technique énergie-environnement (ATEE)

Pierre Fessler, fondateur et président de Levisys

Jean-François Le Romancer, p-dg de Keynergie

Olivier Genestier, chargé de mission Digital Workplace de Total

En ouverture de la table ronde, Christian Deconninck, président de l'Association technique énergie environnement (ATEE), s'est appuyé sur l'étude de 2013 sur le potentiel du stockage d'énergies à 2030 pour mettre en avant la vitesse de l'innovation. Citant les stations de transfert d'énergie par pompage (Step), le stockage de chaleur, c'est surtout sur le stockage électrique par batterie qu'a porté sa démonstration. Le coût des batteries diminue rapidement et certains évoquent une tendance à la baisse calée sur celle du coût du photovoltaïque. Faisant référence au lancement, en 2015, des packs de stockage par batterie du groupe américain Tesla, Christian Deconninck a conclu sur le fait que *« l'évolution technologique est permanente et la veille est absolument nécessaire car les choses peuvent changer assez vite »*. Sur les différents positionnements de prix des batteries, Jean-François Le Romancer, p-dg de Keynergie, a estimé qu' *« il y a beaucoup d'effets d'annonce et d'informations contradictoires sur les prix des batteries. Le jeu actuellement dans le monde vise à annoncer des prix les plus bas possible surtout pour décourager les concurrents. »* Plus largement, Jean-François Le Romancer a souligné un paradoxe

concernant le stockage. « *Le stockage est présenté comme le graal mais on nous dit aussi que l'on en a pas vraiment besoin et, en France, qu'il n'y a pas d'espace économique.* » Il y a un autre discours qui explique que le problème est « *en passe d'être résolu* », les solutions existent avec le développement « *des Step et les batteries* ». Reste que pour Jean-François Le Romancer, les jeux ne sont pas faits. Notamment concernant le développement des Step dont l'objectif serait d'équilibrer la production des parcs éoliens offshore au nord de l'Europe. Il y a de la place pour une solution de rupture technologique, a-t-il indiqué, en soulignant que les coûts de réseau seraient importants pour raccorder les Step.

Une rupture, Levisys en propose une. La société auboise a développé depuis une dizaine d'années, un stockage d'électricité par volant d'inertie. Pierre Fessler, son président, a détaillé les principales applications de cette technologie : recharge rapide pour les véhicules électriques, back-up de data center, application dans le ferroviaire pour soutenir la tension des lignes électriques et régulation de la fréquence et de la tension des réseaux. Levisys propose deux machines industrielles, de 10 kW et 40 kW avec 13,5 kWh d'énergie, un temps de réponse de 40 ms, 500 000 cycles, le tout avec un rendement de 97 %. Outre les deux projets auxquels a participé Levisys – Smart ZAE et Flyprod (mise en place d'une ligne pilote pour fabriquer les volants d'inertie qui est en cours d'installation) –, Pierre Fessler a indiqué qu'il travaillait actuellement à un projet (Betterfly) avec, en particulier, le gestionnaire de réseau de transport RTE pour créer un parc de volants d'inertie de 10 MW. « *L'idée est de venir réguler la fréquence et la tension du réseau en vendant le service au régulateur du réseau* », a-t-il expliqué. Levisys commencera à fabriquer ses machines en 2017 avec une capacité de 100 unités par an. Les commandes sont ouvertes.

Les trois ruptures technologiques « génériques » chez Total

Lors de la table ronde, Olivier Genestier, chargé de mission Digital Workplace de Total, a mis en avant les trois ruptures technologiques « génériques » chez le groupe pétrolier : l'internet des objets, le *machine learning*, et la puissance de calcul offerte par le cloud.

« *Ces trois domaines vont changer la donne* », a-t-il souligné en ouverture de ses propos. Total connecte les machines tournantes de ses opérations industrielles (raffinerie, etc.) mais aussi les opérateurs. Le groupe intègre également des machines pour faire de la maintenance prédictive, pour développer des outils de traduction (pour un groupe mondial c'est important) et pour identifier le comportement des consommations (station-service, etc.). La combinaison avec des objets connectés pose le problème de la capacité de calcul informatique pour traiter toutes ces données. Même si Total possède l'un des plus puissants calculateurs au niveau mondial, il aura recours au cloud qui propose « *de la puissance de calcul à la demande* », a expliqué Olivier Genestier.

GPL : le moins polluant des carburants ?

JEAN-LUC MOREAU | PUBLIÉ LE 3 JUILLET 2016 À 08:30. MIS À JOUR LE 4 JUILLET 2016 À 14:58

ROULER AU GPL – L’affaire Volkswagen a semé le doute en révélant les risques du diesel pour l’environnement. Pour lever l’ambiguïté planant sur le GPL, le Comité Français du Butane et du Propane (CFBP) a commandé une étude indépendante sur le sujet. En voici les résultats.



ROULER AU GPL – Depuis son introduction en France, en 1980, le GPL vit avec nos concitoyens une relation du type *“je t’aime, moi non plus”*. Un jour star, le lendemain paria, le Gaz de Pétrole Liquéfié voit ses ventes monter et descendre au gré des bonus et des envolées du baril de brut. Porté aux nues en 2010, avec près de 90 000 véhicules écoulés, il est tombé aux oubliettes depuis, ne réalisant que 150 ventes en première monte en 2015. Pourtant, outre un solide argument financier (0,70 €/l en moyenne), il peut revendiquer de vrais atouts écologiques. C’est du moins ce que prétendent ses promoteurs. L’affirmer est une chose, le prouver en est une autre. *“Nous avons vraiment besoin de savoir où se situait le GPL, explique Joël Pedessac, directeur du CFBP. Nous avons donc commandé des tests en conditions réelles de roulage (tests RDE) à la société V-MOTECH. Un sacré pari car, outre le prix élevé de ces mesures, nous n’avions aucune idée des résultats !”*

Deux véhicules GPL ont ainsi subi la difficile épreuve du test routier, qui sera imposé par l’homologation en 2017 : une Fiat 500 L, répondant à la norme euro 6, et une Alfa Romeo MiTo, homologuée euro 5, équipée en seconde monte. Dans les deux cas, **les mesures ont été effectuées en fonctionnement essence puis GPL**, afin de savoir si le gaz apportait un gain significatif en matière d’émissions polluantes. Précisons que l’Alfa affichait un kilométrage conséquent (66 000 km), le niveau des émissions polluantes augmentant en général avec la dégradation des dispositifs de post-traitement des gaz d’échappement.

DES RÉSULTATS EN FORME DE PLÉBISCITE POUR LE GAZ

Sur l'ensemble des roulages réalisés, les émissions de CO₂ se sont révélées plus faibles en carburation GPL qu'en essence, de 17 % en moyenne, pour l'Alfa Romeo et de 19 % pour la Fiat. Les émissions de monoxyde de carbone (CO) se sont avérées 59 % plus basses pour la MiTo et... 97 % plus faibles pour la 500 L, tombant, dans ce second cas, à 51,83 mg/km en moyenne, soit 20 fois moins que la limite réglementaire (1 000 mg/km). C'est encore mieux pour les hydrocarbures imbrûlés (HC) : les deux voitures en ont émis 100 fois moins que ce que permet la norme euro 6 (100 mg/km). On a constaté la même tendance pour les émissions de particules, avec des chiffres dix fois inférieurs à ceux de l'essence. Les valeurs relevées en carburation GPL étaient même inférieures à celles d'un diesel doté d'un filtre à particules, en poids comme en nombre de particules rejetées.

Concernant les émissions d'oxyde d'azote (NO_x), le polluant au coeur du dieselgate, les deux voitures testées étaient, là encore, bien en-deçà de la limite autorisée par la norme euro 6 (60 mg/km), avec 39,6 mg/km pour l'Alfa et 15,11 mg/km pour la Fiat. Si ces derniers chiffres sont comparables à ceux obtenus en fonctionnement à l'essence, il faut noter que, dans les mêmes conditions de roulage, un diesel euro 6 émet entre 200 et 1 200 mg/km de NO_x, selon les tests réalisés par l'ADAC, en Allemagne. Au pire, un véhicule GPL euro 6 est donc 13 fois plus propre qu'un diesel !

BILAN

Vous l'aurez compris, **le GPL est donc le plus propre des carburants pétroliers...** et de loin. Par rapport à l'essence, il émet 18 % de moins de CO₂, dix fois moins de particules et 97 % de moins de CO. Côté NO_x et HC, les émissions, similaires entre essence et GPL, **sont largement inférieures à la norme euro 6**. Ajoutons, enfin, qu'il s'agit de données relevées lors d'essais sur route, et non en laboratoire. Dans des conditions comparables, un diesel fait beaucoup moins bien (jusqu'à 80 fois pire pour les oxydes d'azote !). En plus, un véhicule fonctionnant au GPL s'encrasse peu. Ses émissions polluantes augmentent donc peu dans le temps, alors qu'elles croissent déjà à partir de 20 000 km avec un diesel qui effectue de courts trajets.

La diffusion de « CFBP infos » est réservée aux adhérents du CFBP

Juillet 2016

N° 141

SOMMAIRE

1- STATISTIQUESPages 1-5

- ▶ Données climatiques
- ▶ Chiffres-clés
- ▶ Ventes de GPL en France
- ▶ Installations neuves propane
- ▶ Ventes de véhicules particuliers
- ▶ Baromètre du GPL carburant
- ▶ Connexions au site cfbp.fr

2- ACTUALITÉSPages 6-7

- ▶ Le disque vert devient électronique (p.6)
- ▶ La ville d'Épernay adopte le disque vert (p.7)

4 – PRESSEPages 13-15

- ▶ « Parkeon et Com'Publics signent une convention pour le développement du disque vert électronique » - Parkeon – Solutions For Smart Cities – Information Presse (p.8)
- ▶ « Collectivités et décentralisation des énergies » - Synthèse du débat BIP – Enerpresse du Salon des Maires et des Collectivités Locales – Enerpresse (p.9-13)
- ▶ « Les véhicules GPL classés parmi les moins polluants » - Horizons Agriculture et Territoires Nord-Pas-De-Calais (p.14)

Comité Français du Butane et du Propane
8, terrasse Bellini
92807 PUTEAUX CEDEX
contact@cfbp.fr
www.cfbp.fr
N° SIRET : 784 855 033 00063

Suivez-nous sur les réseaux sociaux !



1 STATISTIQUES (juin 2016)

▶ DONNÉES CLIMATIQUES ⁽¹⁾:

	Juin 2015	Juin 2016	Variation 2016/2015
Température moyenne	19,2°C	18,2°C	-1°C
Nombre de jours ouverts	22	22	0
Degrés-jours du mois	-	-	-
Coefficient de rigueur	-	-	-
Degrés-jours cumulés	1 195,1	1 184, 2	-0,9 %

(2) Source : CPDP – Comité professionnel du pétrole (Bulletin mensuel)

▶ Chiffres-clés des GPL pour juin 2016

- > Total Ventes « vrac » juin 2016 vs juin 2015 : +3,3%
- > Total Ventes « conditionné » juin 2016 vs juin 2015 : -1,3%
- > Total Ventes « GPL carburant stations » juin 2016 vs juin 2015 : -11,8%

► VENTES DE GPL EN FRANCE (en tonnes) : adhérents du CFBP - juin 2016

	MOIS			CUMUL ANNÉE		
	Juin -2016	Juin -2015	Variation	Juin -2016	Juin -2015	Variation
BUTANE						
conditionné	20 339	20 489	- 0,7%	121 551	125 595	- 3,2%
vrac	2 931	2 868	+ 2,2%	18 423	22 949	- 19,7%
s/total Butane	23 270	23 357	- 0,4%	139 974	148 544	- 5,8%
PROPANE						
conditionné	10 569	10 725	- 1,5%	59 949	61 499	- 2,5%
Condi/carburant	5 372	5 545	- 3,1%	30 894	31 090	- 0,6%
s/total conditionné	15 941	16 270	- 2,0%	90 843	92 589	- 1,9%
Vrac carburant	2 756	2 801	- 1,6%	15 479	15 142	+ 2,2%
Vrac 0/6 T	23 649	22 313	+ 6,0%	317 598	341 240	- 6,9%
Vrac 6/12 T	6 313	5 823	+ 8,4%	68 662	69 652	- 1,4%
Vrac 12/80 T	8 622	8 164	+ 5,6%	104 122	104 181	- 0,1%
Vrac 0/80 T	38 584	36 300	+ 6,3%	490 382	515 073	- 4,8%
Vrac > 80 T	13 475	13 455	+ 0,1%	110 866	111 418	- 0,5%
Réseau canalisé	2 381	2 791	- 14,7%	36 555	36 565	- 0,0%
Sous-total vrac	57 196	55 347	+ 3,3%	653 282	678 198	- 3,7%
Sous-total propane	73 137	71 617	+ 2,1%	744 125	770 787	- 3,5%
GPLc / Stations	6 368	7 220	- 11,8%	35 468	39 342	- 9,8%
Total conditionné	36 280	36 759	- 1,3%	212 394	218 184	- 2,7%
Total vrac	60 127	58 215	+ 3,3%	671 705	701 147	- 4,2%
TOTAL	102 775	102 194	+ 0,6%	919 567	958 673	- 4,1%
Dont carburant	14 496	15 566	- 6,9%	81 841	85 574	- 4,4%

► INSTALLATIONS NEUVES GAZ PROPANE (source : Qualigaz) juin 2016

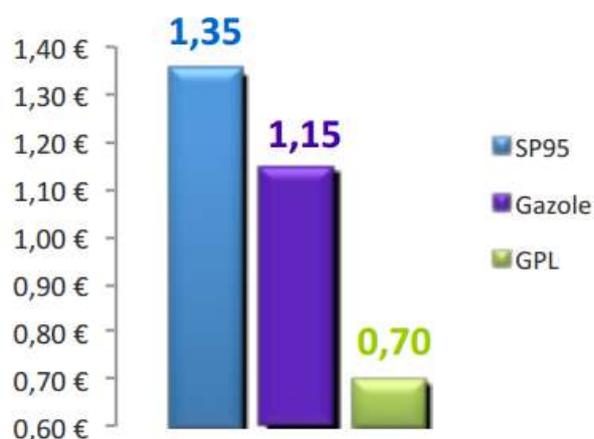
RÉGIONS	MOIS			CUMUL ANNÉE		
	Juin 2016	Juin 2015	variation	Juin 2016	Juin 2015	variation
Alsace	2	1	+ 100%	37	25	+ 48%
Aquitaine	32	20	+ 60%	177	108	+ 64%
Auvergne	9	15	- 40%	92	61	+ 51%
Basse-Normandie	31	18	+ 72%	119	156	- 24%
Bourgogne	10	9	+ 11%	58	49	+ 18%
Bretagne	39	45	- 13%	168	174	- 3%
Centre	42	28	+ 50%	147	127	+ 16%
Champagne-Ardenne	7	5	+ 40%	43	20	+ 115%
Corse	2	1	+ 100%	95	5	+ 1800%
Franche-Comté	37	11	+ 236%	123	76	+ 62%
Haute-Normandie	7	29	- 76%	103	110	- 6%
Ile-de-France	9	18	- 50%	81	50	+ 62%
Languedoc-Roussillon	25	5	+ 400%	91	64	+ 42%
Limousin	8	5	+ 60%	46	52	- 12%
Lorraine	21	14	+ 50%	62	59	+ 5%
Midi-Pyrénées	13	15	- 13%	140	78	+ 79%
Nord-Pas-de-Calais	8	10	- 20%	45	67	- 33%
Pays de la Loire	112	55	+ 104%	333	294	+ 13%
Picardie	23	13	+ 77%	108	120	- 10%
Poitou-Charentes	8	12	- 33%	53	50	+ 6%
Provence-Alpes Côte d'Azur	96	11	+ 773%	202	58	+ 248%
Rhône-Alpes	178	113	+ 58%	764	458	+ 67%
TOTAL	719	453	+ 59%	3087	2261	+ 37%

► VENTES DE VÉHICULES PARTICULIERS NEUFS EN FRANCE PAR ÉNERGIE (source : 3A)

juin 2016

Énergies	Juin				Cumul à fin juin 2016			
	2016	2015	variation	PDM	2016	2015	variation	PDM
Gazole	121 338	130 189	-6,8%	53,4%	582 178	596 855	-2,5%	52,8%
Essence	98 978	86 357	14,6%	43,5%	477 974	381 568	25,3%	43,4%
GPL	35	270	-87,0%	0,0%	148	1 093	-86,5%	0,0%
Hybride	4 480	6 443	-30,5%	2,0%	29 267	29 797	-1,8%	2,7%
Électrique	2 378	2 336	1,8%	1,0%	12 338	8 032	53,6%	1,1%
Superéthanol	144	21	585,7%	0,1%	493	94	424,5%	0,0%
GNV	0	22	-100,0%	0,0%	30	54	-44,4%	0,0%
Autres		0	0,0%	0,0%		0	0,0%	0,0%
TOTAL	227 353	225 638	0,8%	100,0%	1 102 428	1 017 493	8,3%	100,0%

► BAROMÈTRE MENSUEL DU GPL CARBURANT : moyenne juin 2016 (*)



(*) Source : MEEM

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Les-prix-de-vente-moyens-des.html>

► CONNEXIONS AU SITE cfbp.fr

Nombre de visites et 5 premiers points d'entrée sur le site sur les 4 derniers mois

	Mars 2016	Avril 2016	Mai 2016	Jun 2016
Nombre total de visites sur le site	23 173	20 021	24 009	20 393
Top 5 des points d'entrée sur le site				
Accueil	23,5%	24,2 %	21,7%	24,7 %
Carte stations GPL/CFBP	8,9%	10,2 %	16,4%	12,8 %
Caractéristiques générales des GPL	9,0%	8,7 %	8,4%	8,2 %
Offre véhicules GPL neufs	4,0%	-	1,1%	-
Atouts du GPL carburant	3,8%	3,7 %	3,9%	-
Exemples d'installations	-	-	-	-
Réseau des stations	-	4,1 %	4,1%	-
Conditionnement en bouteilles	-	-	-	3,3 %
FAQ	-	-	-	3,3 %

Le disque vert devient électronique



À l'occasion de la 7e édition des Rencontres Internationales des Véhicules Écologiques (RIVE) le 5 juillet dernier, Marc Teyssier d'Orfeuil, Directeur Général de Com'Publics et Délégué Général du Club des Voitures Ecologiques et Bertrand Barthelemy, Président Directeur Général de Parkeon, ont signé une convention en faveur du développement du disque vert électronique.

Lancé en 2008 par l'Association des Véhicules Écologiques et soutenu par l'ADEME, [le disque vert](#) permet aux utilisateurs de véhicules à énergie alternative ou utilisés en autopartage de bénéficier de 2h de stationnement gratuit. Il est actuellement adopté par 24 villes en France.

La convention, qui vise à inciter l'usage de véhicules plus respectueux de l'environnement et de la santé publique, permet désormais de proposer une version électronique du disque vert, directement accessible depuis les horodateurs.

Ainsi, sur simple présentation de la carte grise à la mairie, le propriétaire d'un véhicule à énergie alternative sera désormais identifié et pourra bénéficier du disque vert.

À chaque saisie de sa plaque d'immatriculation sur l'horodateur, deux heures de stationnement lui seront offertes. Les heures supplémentaires seront réglables directement sur l'horodateur. Les avantages du disque vert électronique seront également accessibles sur smartphone dans les villes qui proposent de régler le stationnement par mobile via le service [Whoosh](#).

e.coquin@cfbp.fr

La ville d'Épernay (51) adopte le disque vert



Alors que [le disque vert](#) se lance dans sa version électronique, la ville d'Épernay est la 24^e ville à adopter le disque vert, faisant désormais partie du « réseau pilote des villes Disque Vert » et encourageant ainsi mobilité durable et amélioration de la qualité de l'air.

Les sparnaciens utilisateurs de véhicules à énergie alternative ou en autopartage peuvent donc dès à présent bénéficier de deux heures de stationnement gratuit au sein de leur ville.

À ce jour, le disque vert est également en place dans les villes de Bordeaux (33), Alès (30), Puteaux (92), Creil (60), Tassin-la-Demi-Lune (69), Orléans (45), Avignon (84), Chamalières (63), Angoulême (16), Colombes (92), Saint omer (62), Hazebrouck (59), Arras (62), Brive (24), Cannes (06), Reims (51), La Motte Servolex (73), Noisy le Sec (93), Vence (06), Nemours (77), Secaux (92), Vannes (56) et Vienne (38).

De nombreuses villes préparent sa mise en application cette année.

→ Vous avez 3 minutes ? On vous explique le disque vert en images juste en-dessous !



e.coquin@cfbp.fr



4 DANS LA PRESSE

« Parkeon et Com'Publics signent une convention pour le développement du disque vert électronique »

Parkeon – Solutions For Smart Cities – Information Presse - p.8
5 juillet 2016

« Collectivités et décentralisation des énergies »

Enerpresse - p.9-13
12 juillet 2016

« Les véhicules GPL classés parmi les moins polluants »

Horizons Agriculture et Territoires Nord-Pas-De-Calais - p.14
15 juillet 2015

Information Presse
Paris, le 5 juillet 2016

PARKEON ET COM'PUBLICS SIGNENT UNE CONVENTION POUR LE DEVELOPPEMENT DU DISQUE VERT[®] ELECTRONIQUE

A l'occasion de la 7^{ème} édition des Rencontres Internationales des Véhicules Ecologiques (RIVE), Bertrand BARTHELEMY, Président Directeur Général de Parkeon, et Marc TEYSSIER D'ORFEUIL, Directeur Général de Com'Publics, signent ce jour une convention pour le développement du disque vert[®] électronique.

Le disque vert[®] : un outil au service des collectivités pour une mobilité réfléchie.

Lancé en 2008 par l'Association des Voitures Écologiques (AVE) et soutenu par l'ADEME, le disque vert permet aux propriétaires de véhicules écologiques ou utilisés en auto-partage de stationner gratuitement durant 2 heures. « *Le disque vert offre un outil concret pour les maires qui souhaitent orienter leurs concitoyens vers une mobilité plus respectueuse de l'environnement et de la santé publique* », souligne Marc Teyssier d'Orfeuill, qui rappelle également : « *le secteur des transports représente 28% des émissions de gaz à effet de serre en France, dont plus de la moitié est liée directement à l'automobile* ».

A ce jour, 24 villes ont adopté le disque vert[®].

Le disque vert[®] électronique : l'horodateur au service de la mobilité durable.

La convention signée ce jour, entre Parkeon, acteur clé de la mobilité urbaine avec notamment 80% du parc des horodateurs en France et Com'Publics, agence animant notamment le Club des Voitures Ecologiques, qui vise à inciter nos concitoyens à préférer des véhicules plus respectueux de l'environnement et de la santé publique, permet aujourd'hui de proposer une version électronique du disque vert[®], directement accessible à partir des horodateurs.

Il suffira à l'automobiliste propriétaire d'un véhicule écologique de présenter sa carte grise auprès de la mairie pour être identifié et bénéficier du disque vert. A chaque saisie de sa plaque d'immatriculation sur l'horodateur, il se verra ainsi crédité de 2 heures offertes, qu'il pourra compléter en réglant directement sur l'horodateur.

Pour les villes proposant Whoosh, le service de paiement du stationnement par mobile, cette tarification disque vert[®] électronique sera également accessible sur smartphone.

De plus, la possibilité de compléter la période de gratuité par un paiement rend le disque vert électronique beaucoup plus souple et compatible avec la réforme de dépenalisation du stationnement payant sur voirie qui entrera en vigueur au 1er janvier 2018.

Ce procédé permet dès lors le développement facilité du dispositif auprès de l'ensemble des collectivités qui le souhaitent.

« *Bien au-delà de la simple fourniture d'équipement, nous proposons un véritable accompagnement face aux enjeux de gestion des déplacements en milieu urbain* » explique Bertrand Barthélemy, PDG de Parkeon. « *Cette convention s'intègre donc pleinement dans notre volonté stratégique : offrir des solutions innovantes et durables pour faciliter la fluidité des déplacements urbains et donner accès à une mobilité réfléchie* ».



Études & documents

COLLECTIVITÉS ET DÉCENTRALISATION DES ÉNERGIES

Source : Débat BIP/Enerpresse

Nous reprenons ci-après la synthèse du débat BIP/Enerpresse, qui s'est déroulé le 2 juin à Paris, lors du Salon des Maires et des Collectivités Locales, dont le thème était : « Collectivités et décentralisation des énergies ».

Avec :

- **Hélène GELAS** - Avocate associée (CGR Legal) ;
- **Jean-Noël GUILLOT** - Directeur Projet Ville Durable (EDF) ;
- **Joël PEDESSAC** - Directeur général (Comité Français du Butane et du Propane) ;
- **Yves POULOUIN** - Directeur commercial Entreprises et Collectivités (Direct Énergie)

Le débat était animé par **Sophie Tétré**, Rédactrice en chef du *Bulletin de l'Industrie Pétrolière*. Le document ci-dessous est une synthèse des débats, lesquels ne sont pas retranscrits *in extenso*.

Sophie TETREL

Mesdames et Messieurs, bonjour à tous et bienvenue à ce débat consacré aux collectivités et à la décentralisation de l'énergie. Les territoires constituent le levier essentiel de la Loi de transition énergétique. Hélène GELAS, que reprenez-vous de cette Loi ?

Hélène GELAS

La Loi de transition énergétique comporte de nombreuses dispositions et de nombreuses nouveautés à l'attention des collectivités territoriales. De ce point de vue, la LTE propose une innovation qui me semble très intéressante, très en prise avec ce que nous constatons sur le terrain depuis quelques années. Les dispositions introduites par le cadre légal visent à autoriser les collectivités à investir directement dans les sociétés dédiées à un projet de production d'énergies renouvelables. Elles viennent matérialiser un véritable changement de posture.

En effet, par principe, les collectivités territoriales n'ont pas la possibilité de participer activement au développement de sociétés commerciales. En leur qualité d'acteurs publics, les collectivités n'avaient en effet pas vocation à intervenir sur le secteur concurrentiel et à rechercher les profits. La seule exception renvoyait aux sociétés d'économie mixte, les SEM, en vue de porter des intérêts particuliers. Au sein de ces SEM, les collectivités doivent néanmoins être actionnaires majoritaires.



Ces dernières années, d'autres ouvertures se sont produites, afin de permettre aux collectivités de présenter une posture active dans le cadre des projets de territoire. La Loi Grenelle 2 leur a ainsi permis d'exploiter des installations de production d'électricité, non pas pour leur propre utilisation, mais dans le cadre exclusif de l'obligation d'achat.

Parallèlement à cette première ouverture, on constate une volonté renouvelée de l'État de favoriser les démarches de planification. Il s'agit ainsi d'encourager et de renforcer les possibilités pour les collectivités de planifier l'évolution de leur territoire et notamment pour ce qui nous intéresse, dans la perspective de développement des énergies renouvelables. Ce mouvement de planification est renforcé par les dispositions de la Loi de transition énergétique.

Ces ouvertures vers les marchés concurrentiels s'incarnent ainsi par la possibilité donnée aux collectivités de participer à des sociétés anonymes aux côtés d'un porteur de projet. La logique ne consiste pas à générer des profits ou à identifier de nouvelles sources de financement du budget des collectivités, mais à matérialiser le fait que ces projets sont bien des projets de territoire, ancrés dans les collectivités. La participation de la collectivité doit rester minoritaire mais permet d'appuyer et de soutenir les projets situés au sein de son territoire. La LTE pose des conditions à cette participation, puisque le projet doit concourir à l'approvisionnement énergétique local. Cette disposition présente un grand intérêt, puisqu'elle permet aux collectivités de porter des projets d'énergies renouvelables sans devoir engager de fonds conséquents. Intervenant à titre minoritaire, les collectivités agissent dans le respect de leur vocation d'acteur public.

Sophie TETREL

Je me tourne à présent vers Jean-Noël GUILLOT. De quelle manière accompagnez-vous les territoires ?

Jean-Noël GUILLOT

EDF intervient lors de trois étapes clés des projets. Nous accompagnons tout d'abord les collectivités dans l'identification des leviers de transition énergétique du territoire. Chaque territoire présente en effet des potentiels spécifiques de production ou de maîtrise de la demande d'énergie. Les filiales de spécialités du Groupe EDF peuvent ensuite apporter leurs compétences dans la mise en œuvre et l'exploitation de ces solutions ou services énergétiques. Enfin, nous avons la capacité à suivre dans la durée la performance des dispositifs mis en place, soit directement dans le cadre de l'exploitation de ces installations, soit de manière plus globale avec des prestations de management de l'énergie.

Je reviens sur la partie amont des projets. Nous travaillons selon deux échelles de temps. Les projets doivent s'inscrire avec une perspective de long terme en recherchant aussi une cohérence à 15 et 20 ans. Dans ce cadre, nos ingénieurs peuvent définir plusieurs scénarios énergétiques de territoire pour éclairer la décision des collectivités. À cette occasion, nous sommes parfois amenés à instruire la question prégnante de l'économie circulaire. Lorsqu'un territoire compte à la fois des zones résidentielles, des zones d'activités, des zones de services et d'importantes infrastructures de transport, cette question doit être posée. Nous menons des études pour identifier les chaleurs récupérables et la manière de les valoriser en les réinjectant dans les réseaux. Lorsque nous identifions une source de chaleur, notamment industrielle, il nous faut porter un regard sur sa pérennité avant de nous engager dans un modèle basé sur cette source d'alimentation complémentaire des réseaux.

Bien sûr, nous pouvons aussi apporter une analyse spécifique sur un projet donné pour identifier les solutions les plus pertinentes et personnaliser des solutions industriellement éprouvées.

**Sophie TETREL**

Yves POULOUIN, les projets de territoire incitent-ils les collectivités à faire appel à Direct Energie ?

Yves POULOUIN

Direct Energie est le 3^{ème} acteur du secteur en France. Nous fournissons 1,6 million de Français et 100 000 collectivités. Nous sommes donc déjà présents au sein des territoires. L'expertise que nous apportons a déjà permis à un grand nombre d'entre elles de réduire de 10 % à 15 % le montant de leurs factures. Pour cela, nous déployons une expertise, des outils et des ressources humaines. Dans cette approche, nos équipes sont au service de la proximité, de l'écoute et du conseil. De plus, les petites communes n'ayant pas toujours les moyens de s'adjoindre une expertise externe, elles ont tendance à se regrouper au sein de syndicats d'énergie. Ces syndicats peuvent avoir des envergures départementales, voire régionales.

Pour moi, la problématique essentielle aujourd'hui est celle de la gouvernance, en particulier dans le cadre de la nouvelle organisation territoriale française : les appels d'offres des collectivités suivent la carte administrative. Direct Energie constate déjà des évolutions en ce sens et s'adapte en conséquence. De plus, il y a aujourd'hui plusieurs interlocuteurs pour chaque contrat et l'organisation est donc parfois complexe. Une approche globale et unique au sein des territoires serait donc plus pertinente. De tels dispositifs nécessitent évidemment une grande démarche de formalisation et de professionnalisation, le tout pour tendre vers la plus grande sobriété énergétique.

Sophie TETREL

Existe-t-il un seuil à partir duquel les regroupements présentent un réel intérêt ?

Yves POULOUIN

Il est difficile d'identifier un seuil, mais nous observons que les regroupements, lorsqu'ils sont importants, permettent des économies substantives grâce aux mutualisations de commandes. Toutefois, au-delà du seul effet volume, cette rationalisation appelle un important effet de structuration et une méthodologie stricte.

Sophie TETREL

En France, les communes n'étant pas reliées au gaz restent nombreuses. Joël PEDESSAC, selon vous, le propane pourrait constituer un facteur d'attractivité pour les territoires ?

Joël PEDESSAC

Les utilisations des GPL, les gaz propane et butane, sont très variées. Elles sont dans le secteur résidentiel principalement la cuisson, le chauffage et la production d'eau chaude, mais il en existe aussi dans les secteurs agricoles, industriels et tertiaires. Dans les régions non couvertes par le réseau de gaz naturel, nous comptons 850 000 clients reliés aux citernes, majoritairement dans des secteurs résidentiels ou tertiaires.

Depuis une quinzaine d'années, les réseaux se développent. Ils y en a actuellement 3 200 en France, dont 265 en délégation de service public. Le secteur est en croissance significative. Cela représente une hausse de 13,5 % du nombre de réseaux sur un an et une consommation cumulée de 765 GWh. Dans un contexte de décentralisation des politiques et choix énergétiques, ce réseau d'énergie intéresse un nombre grandissant de collectivités, puisqu'il permet aux communes d'offrir à leurs administrés la praticité et les atouts d'une solution gaz en réseau. Je m'adresse donc aux collectivités non reliées au gaz naturel, pour leur faire savoir que la connexion à un autre réseau de gaz est tout à fait possible. Ces réseaux offrent aux 27 000 communes non raccordées à un réseau de gaz naturel une alternative au fioul : une énergie à prix compétitif moins polluante que le fioul.



Les émissions de CO₂ sont de 20 % inférieures à celles du fioul. Le développement du BioGPL, le propane d'origine renouvelable, renforcera ces bénéfices. Le propane est également une alternative au tout électrique, et offre aux consommateurs un plus grand confort qu'un chauffage par convecteurs. Du point de vue technique et économique, le retour sur investissement est simple et rapide.

Sophie TETREL

Existe-t-il une maille idéale dans un projet énergétique ?

Jean-Noël GUILLOT

Il n'existe pas de maille idéale. En fonction de la configuration du territoire, la nature du projet peut être adaptée pour tendre vers la plus grande efficacité énergétique. Tout comme il n'existe pas de maille idéale, il n'existe pas de projet qui ne puisse pas de trouver de configuration adaptée au territoire au sein duquel il s'inscrit.

Joël PEDESSAC

Nous apportons une partie de la réponse, le gaz pouvant constituer, en complément d'autres formes d'énergie, un support pour les énergies renouvelables. Un réseau de gaz naturel couvrant 100 % du territoire étant particulièrement complexe et onéreux à mettre en place, le GPL est un complément tout à fait adéquat.

Sophie TETREL

Y a-t-il des interventions dans la salle ?

*Débat avec la salle***Dominique CHAUVIN (Prospectiviste)**

L'obligation d'achat est parfois présentée comme étant un moteur pour les projets locaux. La collectivité peut tirer des ressources de sa production et investir dans des projets. N'existe-t-il pas un conflit d'intérêts entre l'objectif local de développement des recettes et l'objectif national de réduction du coût global de l'énergie ?

Hélène GELAS

L'obligation d'achat constitue un soutien au développement des énergies renouvelables. Pour autant, l'obligation d'achat n'assure pas de sur-rentabilité et ne suscite pas la réalisation de projets non pertinents. En l'absence de soleil ou de vent, le projet ne serait pas rentable avec ou sans obligation d'achat. L'obligation d'achat permet de favoriser le mix énergétique et ne vient pas à l'encontre de cet objectif de réduction du coût de l'énergie.

Jean-Noël GUILLOT

Nous avons beaucoup parlé de la production décentralisée d'électricité, qui s'appuie sur des solutions techniquement éprouvées. Aujourd'hui, le défi porte sur la production de chaleur et le transport, qui utilisent encore beaucoup d'énergies fortement carbonées.

Un intervenant (société Enertec)

Pourriez-vous quantifier l'effet de masse en matière de vente d'électricité ? Sur le marché, nous devons nous attendre à une remontée sensible des prix. De quelle manière anticipez-vous ce phénomène ?

**Yves POULOUIN**

Je vais tâcher de répondre à votre question, mais il est difficile d'identifier un seuil de consommation pouvant être associé à un optimum économique. Le profil de consommation entre davantage en ligne de compte. Au niveau départemental, des optimisations sont possibles. En revanche, au niveau national, à partir d'un certain seuil, l'effet volume ne joue plus sur le prix du kWh.

Jean-Noël GUILLOT

La maîtrise de la consommation et le développement des énergies alternatives bas carbone constituent d'autres sources d'optimisation de long terme.



Les véhicules GPL classés parmi les moins polluants

Le nouvel arrêté JORF n° 0145 du 23 juin 2016 établissant la nomenclature des véhicules classés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques en application de l'article R.318-2 du code de la route, affiche les véhicules GPL dans la catégorie L et ce, quelle que soit leur date d'immatriculation. Les véhicules GPL sont classés au même niveau que les véhicules hybrides rechargeables. Le prix moyen du GPL autour de 0,70 euro/litre s'affiche parmi les carburants les plus économiques.



Comité Français
Butane Propane

CFBP *infos*

La diffusion de « CFBP infos » est réservée aux adhérents du CFBP

Août 2016

N° 142

SOMMAIRE

1- STATISTIQUESPages 1-5

- ▶ Données climatiques
- ▶ Chiffres-clés
- ▶ Ventes de GPL en France
- ▶ Installations neuves propane
- ▶ Ventes de véhicules particuliers
- ▶ Baromètre du GPL carburant
- ▶ Connexions au site cfbp.fr

2 – PRESSEPages 6-10

- ▶ Brèves butane et propane :
 - « Primagaz accompagne les collectivités »
 - « Le Kenya se GPLise ! »
 - « Butagaz innove »
 - « Une nouvelle nomenclature pour les véhicules ! »
 Gaz d'Aujourd'hui juill-sept 2016 – p.7
- ▶ « Le propane : marche avant toute ! »
 - « Le Kenya se GPLise ! »
 Gaz d'Aujourd'hui juill-sept 2016 – p.8
- ▶ « Les utilisations du GPL »
 - « Le Kenya se GPLise ! »
 Gaz d'Aujourd'hui juill-sept 2016 – p.9
- ▶ « Un été sportif pour le GPL ! »
 - « Le Kenya se GPLise ! »
 Gaz d'Aujourd'hui juill-sept 2016 – p.10



1 STATISTIQUES (juillet 2016)

▶ DONNÉES CLIMATIQUES ⁽¹⁾:

	juillet 2015	juillet 2016	Variation 2016/2015
Température moyenne	22,0°C	20,6°C	-1,4°C
Nombre de jours ouverts	22	20	-2
Degrés-jours du mois	-	-	-
Coefficient de rigueur	-	-	-
Degrés-jours cumulés	1 195,1	1 184, 2	-0,9 %

(2) Source : CPDP – Comité professionnel du pétrole (Bulletin mensuel)

▶ Chiffres-clés des GPL pour juillet 2016

- > Total Ventes « vrac » juillet 2016 vs juillet 2015 : -5,0%
- > Total Ventes « conditionné » juillet 2016 vs juillet 2015 : -9,2%
- > Total Ventes « GPL carburant stations » juillet 2016 vs juillet 2015 : -20,9%

Comité Français du Butane et du Propane
8, terrasse Bellini
92807 PUTEAUX CEDEX
contact@cfbp.fr
www.cfbp.fr
N° SIRET : 784 855 033 00063

Suivez-nous sur les réseaux sociaux !



► VENTES DE GPL EN FRANCE (en tonnes) : adhérents du CFBP - juillet 2016

	MOIS			CUMUL ANNÉE		
	Juill -2016	Juill -2015	Variation	Juill -2016	Juill -2015	Variation
BUTANE						
conditionné	18 948	21 249	-10,8%	140 499	146 844	-4,3%
vrac	2 694	2 553	5,5%	21 117	25 502	-17,2%
s/total Butane	21 642	23 802	-9,1%	161 616	172 346	-6,2%
PROPANE						
conditionné	11 514	12 208	-5,7%	71 463	73 707	-3,0%
Condi/carburant	4 727	5 317	-11,1%	35 621	36 407	-2,2%
s/total conditionné	16 241	17 525	-7,3%	107 084	110 114	-2,8%
Vrac carburant	2 438	2 717	-10,3%	17 917	17 859	0,3%
Vrac 0/6 T	18 169	19 256	-5,6%	335 767	360 496	-6,9%
Vrac 6/12 T	5 145	5 022	2,4%	73 807	74 674	-1,2%
Vrac 12/80 T	8 318	8 488	-2,0%	112 440	112 669	-0,2%
Vrac 0/80 T	31 632	32 766	-3,5%	522 014	547 839	-4,7%
Vrac > 80 T	11 598	12 257	-5,4%	122 464	123 675	-1,0%
Réseau canalisé	1 231	1 885	-34,7%	37 786	38 450	-1,7%
Sous-total vrac	46 899	49 625	-5,5%	700 181	727 823	-3,8%
Sous-total propane	63 140	67 150	-6,0%	807 265	837 937	-3,7%
GPLc / Stations	6 317	7 985	-20,9%	41 785	47 327	-11,7%
Total conditionné	35 189	38 774	-9,2%	247 583	256 958	-3,6%
Total vrac	49 593	52 178	-5,0%	721 298	753 325	-4,3%
TOTAL	91 099	98 937	-7,9%	1 010 666	1 057 610	-4,4%
Dont carburant	13 482	16 019	-15,8%	95 323	101 593	-6,2%

► INSTALLATIONS NEUVES GAZ PROPANE (source : Qualigaz) juillet 2016

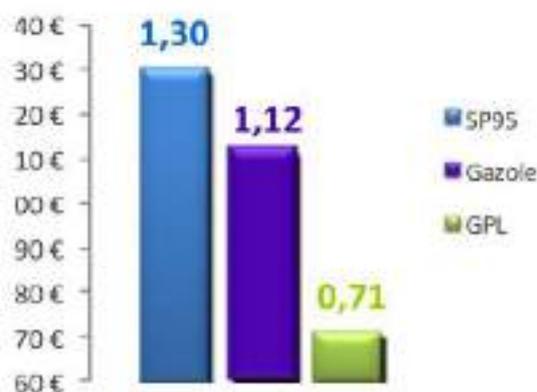
RÉGIONS	MOIS			CUMUL ANNÉE		
	Juill 2016	Juill 2015	variation	Juill 2016	Juill 2015	variation
Alsace	10	0		47	25	+ 88%
Aquitaine	29	20	+ 45%	206	128	+ 61%
Auvergne	18	19	- 5%	110	80	+ 38%
Basse-Normandie	20	18	+ 11%	139	174	- 20%
Bourgogne	11	12	- 8%	69	61	+ 13%
Bretagne	21	50	- 58%	189	224	- 16%
Centre	22	39	- 44%	169	166	+ 2%
Champagne-Ardenne	17	3	+ 467%	60	23	+ 161%
Corse	2	0		97	5	+ 1840%
Franche-Comté	3	9	- 67%	126	85	+ 48%
Haute-Normandie	5	25	- 80%	108	135	- 20%
Ile-de-France	12	11	+ 9%	93	61	+ 52%
Languedoc-Roussillon	7	7	+ 0%	98	71	+ 38%
Limousin	6	20	- 70%	52	72	- 28%
Lorraine	6	11	- 45%	68	70	- 3%
Midi-Pyrénées	14	14	+ 0%	154	92	+ 67%
Nord-Pas-de-Calais	10	14	- 29%	55	81	- 32%
Pays de la Loire	48	38	+ 26%	381	332	+ 15%
Picardie	16	13	+ 23%	124	133	- 7%
Poitou-Charentes	14	13	+ 8%	67	63	+ 6%
Provence-Alpes Côte d'Azur	13	60	- 78%	215	118	+ 82%
Rhône-Alpes	84	65	+ 29%	848	523	+ 62%
TOTAL	388	461	- 16%	3475	2722	+ 28%

► VENTES DE VÉHICULES PARTICULIERS NEUFS EN FRANCE PAR ÉNERGIE (source : 3A)

juillet 2016

Énergies	Juillet				Cumul à fin juillet 2016			
	2016	2015	variation	PDM	2016	2015	variation	PDM
Gazole	70 534	85 730	-17,7%	53,0%	652 712	682 585	-4,4%	52,8%
Essence	57 403	54 815	4,7%	43,2%	535 377	436 383	22,7%	43,3%
GPL	38	206	-81,6%	0,0%	186	1 299	-85,7%	0,0%
Hybride	3 815	5 054	-24,5%	2,9%	33 082	34 851	-5,1%	2,7%
Électrique	1 065	1 299	-18,0%	0,8%	13 403	9 331	43,6%	1,1%
Superéthanol	132	15	780,0%	0,1%	625	109	473,4%	0,1%
GNV	3	6	-50,0%	0,0%	33	60	-45,0%	0,0%
Autres			0,0%	0,0%			0,0%	0,0%
TOTAL	132 990	147 125	-9,6%	100,0%	1 235 418	1 164 618	6,1%	100,0%

► BAROMÈTRE MENSUEL DU GPL CARBURANT : moyenne juillet 2016 (*)



(*) Source : MEEM

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Les-prix-de-vente-moyens-des.html>

► CONNEXIONS AU SITE cfbp.fr

Nombre de visites et 5 premiers points d'entrée sur le site sur les 4 derniers mois

	Avril 2016	Mai 2016	Juin 2016	Juillet 2016
Nombre total de visites sur le site	20 021	24 009	20 393	18 943
Top 5 des points d'entrée sur le site				
Accueil	24,2 %	21,7%	24,7 %	23,4 %
Carte stations GPL/CFBP	10,2 %	16,4%	12,8 %	16,7 %
Caractéristiques générales des GPL	8,7 %	8,4%	8,2 %	6,1 %
Offre véhicules GPL neufs	-	1,1%	-	-
Atouts du GPL carburant	3,7 %	3,9%	-	-
Exemples d'installations	-	-	-	-
Réseau des stations	4,1 %	4,1%	-	4,8 %
Conditionnement en bouteilles	-	-	3,3 %	-
FAQ	-	-	3,3 %	-
Equipement d'un véhicule essence	-	-	-	3,4 %



2 DANS LA PRESSE

Brèves butane et propane :

« *Primagaz accompagne les collectivités* »

« *Le Kenya se GPLise !* »

« *Butagaz innove* »

« *Une nouvelle nomenclature pour les véhicules !* »

Gaz d'Aujourd'hui juill-sept 2016 – p.7

« *Le propane : marche avant toute !* »

Gaz d'Aujourd'hui juill-sept 2016 – p.8

« *Les utilisations du GPL* »

Gaz d'Aujourd'hui juill-sept 2016 – p.9

« *Un été sportif pour le GPL !* »

Gaz d'Aujourd'hui juill-sept 2016 – p.10



BUTANE ET PROPANE

BRÈVES BUTANE ET PROPANE

PRIMAGAZ ACCOMPAGNE LES COLLECTIVITÉS

La politique énergétique est au cœur des enjeux portés par les collectivités locales qui cherchent à réduire leur bilan carbone tout en maîtrisant leur budget. Primagaz a fait le choix de les accompagner en leur proposant des offres spécifiques et adaptées à leurs besoins. L'offre « Crescendo collectivités » de Primagaz connaît un succès grandissant auprès des collectivités et des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI). Entre fin 2014 et fin 2015, le nombre de communes qui y ont souscrit a ainsi augmenté de 33 %. Pour rappel, 2500 clients collectivités peuvent bénéficier de cette solution qui permet selon le distributeur de réaliser en moyenne 15 % d'économies, un meilleur pilotage de son budget avec un barème tarifaire unique et stable et enfin de profiter de l'accompagnement de Primagaz pour les projets de rénovation énergétique des bâtiments publics, comptant pour 75 % des consommations énergétiques des collectivités. •

LE KENYA SE GPLISE !

Le Kenya a alloué 20 millions de dollars en vue de stimuler l'utilisation du gaz de pétrole liquéfié (GPL) par les ménages, a déclaré le 19 juin le secrétaire permanent du ministère kenyan de l'Énergie Andrew Kamau. Une partie des fonds sera utilisée pour construire des installations de stockage en vrac de GPL dans les grandes villes. « Notre objectif est d'augmenter la consommation de GPL par habitant, passant de 2 kg par personne et par an à 15 kg d'ici la fin de 2017 », a-t-il déclaré. Le gouvernement prévoit de construire un nouveau quai au port de Mombasa, destiné aux importations de GPL et il a décidé l'exemption de la taxe sur la valeur ajoutée pour le GPL et les appareils de GPL produits localement. •

AGENDA

Le 29^e World LPG Forum & 2016 AEGPL Congress aura lieu du 27 au 29 septembre 2016 à Istanbul. Il rassemblera les scientifiques les plus brillants de l'industrie du GPL, les technologies les plus innovantes à ce jour et l'expérience des professionnels les plus chevronnés. •

BUTAGAZ INNOVE

Zagatub, le programme innovant de Butagaz ayant pour objectif de mettre en avant des produits et des services de jeunes entreprises spécialisées dans le confort a sélectionné le 16 juin douze start-ups qui intégreront la troisième promotion d'entreprises « zagatubeurs » : « Notre programme se distingue des autres par l'accompagnement sur mesure que nous offrons à ces jeunes entreprises prometteuses. Nous croyons fermement à l'open innovation et à la dynamique que cela peut impulser à une entreprise comme la nôtre » a déclaré Emmanuel Trivin, président de Butagaz. •

UNE NOUVELLE NOMENCLATURE POUR LES VÉHICULES !

Le ministère de l'Environnement, de l'énergie et de la mer a publié au Journal officiel le 23 juin un arrêté daté du 21 juin 2016 établissant la nomenclature des véhicules classés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques. Cet arrêté servira de base aux collectivités pour définir leur politique en matière de transport routier sur leur territoire avec comme objectif la réduction de la pollution des villes, en limitant la circulation des véhicules les plus polluants et en favorisant l'usage des véhicules à énergie alternative. Les véhicules GPL sont classés en catégorie 1 (la catégorie des véhicules les moins polluants) et ce, qu'importe l'année d'immatriculation. Autrement dit, si votre véhicule GPL a plus de 20 ans il sera tout de même autorisé à circuler. L'interdiction concerne les véhicules essence et diesel immatriculés avant le 1^{er} janvier 1997. •

BAROMÈTRE DU GPL DE MAI 2016

LE CARBURANT LE MOINS CHER À LA POMPE :

0,70 € / LITRE

Moyenne de mai 2016

Carburant	Prix (€/litre)
SP 95	1,25
Gazole	1,05
GPL	0,70

*Source du prix au litre des carburants en euro MEDDE - www.developpement-durable.gouv.fr

> CFBP infos - N°142 - août 2016

Comité Français
Butane Propane

7/10



BUTANE ET PROPANE

TERRITOIRE

Le propane : marche avant toute !

Avec une augmentation de 13,5 % du nombre d'installations de réseaux de propane sur le territoire et des volumes distribués toujours plus importants, la croissance de cette solution énergétique clé en main semble s'installer pour durer et conquérir de nouvelles régions.

Le réseau canalisé de propane contribue à offrir aux 27 000 communes non raccordées au gaz naturel une diversification énergétique et aux consommateurs la praticité d'une solution gaz distribué en réseau, une alternative au fuel à un prix compétitif. Et il semblerait que cette nouvelle formule trouve de nouveaux adeptes, notamment dans les collectivités, chez les bailleurs sociaux et dans les syndicats de copropriété.

Une solution clé en main

Ces nouveaux réseaux proposent à leurs usagers une solution d'approvisionnement clé en main. Ainsi le consommateur ne s'occupe pas de réapprovisionnement et il paye sa facture en bénéficiant d'un tarif plus attractif que s'il utilisait du gaz en bouteille, voire en citerne. Selon le Comité français du butane et du propane, fin 2015 en France, 265 réseaux en délégation de service public et 2 990 résultant de contrats commerciaux de droit privé pour desservir des logements collectifs, lotissements, institutions publiques ou encore des zones d'activités, étaient recensés, soit une hausse de 13,5 % du nombre de réseaux sur un an.

Au final, ce sont 46 200 foyers, entreprises et bâtiments publics qui bénéficient des atouts du propane pour leurs usages quotidiens.

Des atouts intéressants

Après une année 2015 marquée par la loi de transition énergétique et par la COP 21, les communes françaises repensent leur mix énergétique et misent sur les solutions complémentaires des énergies renouvelables. Or les réseaux de propane semblent avoir des atouts non négligeables pour répondre à leurs attentes. Le propane, en tant que solution gaz, émet 20 % de moins de CO₂ que le fuel. Il ne produit pratiquement pas d'oxydes d'azote, pas de suie, pas de fumées grasses et surtout pas de particules fines. Le développement du bioGPL, propane d'origine renouvelable, renforcera ces bénéfices.

Après un tassement en 2014, les ventes de propane en réseaux canalisés ont progressé en 2015 de 12,4 %, pour s'élever à 55 026 tonnes, soit 765 GWh.

Une énergie ancrée dans les territoires

La Vienne est désormais le premier département français en volume de propane consommé via des réseaux canalisés, à 2 852 tonnes (soit 40 GWh), devant le Calvados (2 460 tonnes, soit 34,2 GWh) et le Maine-et-Loire (2 430 tonnes, soit 33,8 GWh). En croissance des ventes, l'Essonne est le département qui a enregistré la plus forte hausse (+ 85,71 %), devant la Gironde (+ 63,19 %) et la Dordogne (+ 50,79 %).

La croissance importante des réseaux de propane en 2015 semble être le signe que les territoires français voient en cette solution une réponse adaptée aux besoins de leurs administrés mais également plus respectueuse de l'environnement.

L.I.





Les utilisations du GPL

Répondant à l'invitation de l'organisme autrichien de normalisation, le comité technique de normalisation européen chargé des appareils GPL et des installations GPL des véhicules de loisirs (CEN/TC 181) a tenu sa réunion plénière les 24 et 25 mai 2016 à Vienne. La participation fut moins conséquente que les années précédentes, mais les absents ont manqué les échanges avec le nouveau consultant CEN pour la directive appareils à gaz qui a présenté sa vision du nouveau règlement qui entrera en vigueur en avril 2018 et impactera les travaux de normalisation pour les années à venir.

Jean-Baptiste Jarry (CFBP) a été nommé président du comité, succédant à Nicolas Bureau (Primagaz) au terme de ses deux mandats. Sur proposition de la France, ce comité envisage de se restructurer pour optimiser son fonctionnement en réduisant de neuf à trois le nombre de ses groupes de travail, facilitant ainsi la participation des experts et la réduction de certains coûts. ●





BUTANE ET PROPANE

EVÉNEMENT

Un été sportif pour le GPL !

En 2016, le GPL sera associé à de nombreux événements sportifs d'ampleur nationale et internationale. Du partenariat historique qui existe entre Antargaz et le Tour de France à la jeune association entre Finagaz et le Tour de France à la voile en passant par la flamme olympique des Jeux de Rio, l'énergie GPL sera cet été sous les feux des projecteurs.

En 1996, Antargaz est devenu partenaire de l'événement sportif le plus populaire de l'Hexagone : vingt et un ans d'une histoire commune avec la Grande Boucle qui a permis à l'entreprise, acteur majeur sur le marché du GPL, de développer son réseau, sa visibilité et de s'installer pendant les trois semaines du Tour au cœur des communes françaises, mais également sur le petit écran.

Antargaz, 21 ans de love story avec le Tour de France

Le Tour de France, formidable vecteur de notoriété, a permis pendant deux décennies à Antargaz de lancer ses nouveaux produits et ses nouvelles offres sur le marché français : comme la petite bouteille Elfi, star de la caravane publicitaire en 1998 ou plus récemment en 2007 le lancement en grande pompe de Calypso, bouteille nouvelle génération en matériaux composites. Dix ans auparavant elle avait créé son propre espace sur le Tour, l'inter-étape : une tente installée à 20 km de l'arrivée où Antargaz reçoit près de

130 clients par jour. Le distributeur de propane devenu en 2010 fournisseur de gaz naturel remet également chaque jour depuis 2012, au maire du village départ, un « trophée gaz naturel », comme un symbole pour la marque.

Si l'entreprise fut présente pendant plus d'une décennie au sein de la caravane publicitaire du Tour (de 1966 à 2013) où elle allait à la rencontre du public sur le bord des routes, c'est désormais dans la sphère médiatique avec ses 4 millions de fans qu'elle s'est installée en parrainant depuis 2014 le prix de la combativité, prix historique créé en 1952. Le prix Antargaz de la combativité sera attribué quotidiennement par un jury de quatre spécialistes, dont Laurent Jalabert, avec cette année une innovation puisque le public pourra voter via les réseaux sociaux pour le « super combatif » de cette édition 2016. Et comme en 2014 Greg Lemond complètera le jury au moment de désigner le « super combatif », le dimanche 24 juillet, lors de la cérémonie officielle du podium sur les Champs-Élysées.

Rio s'embrasera au rythme du GPL

Pour ceux qui l'ignorent, le GPL est le carburant de la flamme olympique ! C'est en effet grâce à lui que la flamme embrasera, début août, le bûcher olympique au célèbre stade Maracanã de Rio. Depuis son arrivée au Brésil début mai, la flamme olympique a commencé à parcourir les 329 villes de son itinéraire qui la conduira dans tous les États du Brésil, jusqu'à la cérémonie d'ouverture, le 5 août prochain.

Le flambeau est composé d'une torche et d'un cylindre contenant 80 grammes de GPL capables de maintenir la flamme allumée pendant 18 minutes. C'est un bouton à la base de la torche qui déclenche la libération du combustible qui alimente la flamme.



3 519 km parcourus entre le 2 et le 24 juillet pour le Tour de France et son partenaire Antargaz.



Comité Français
Butane Propane

CFBP *infos*

La diffusion de « CFBP infos » est réservée aux adhérents du CFBP

Septembre 2016

N° 143

SOMMAIRE

1 STATISTIQUES (août 2016)

► DONNÉES CLIMATIQUES ⁽¹⁾:

	Août 2015	Août 2016	Variation 2016/2015
Température moyenne	21,1°C	21,1°C	idem
Nombre de jours ouverts	21	22	+1
Degrés-jours du mois	-	-	-
Coefficient de rigueur	-	-	-
Degrés-jours cumulés	1 195,1	1 184, 2	- 0,9 %

(2) Source : CPDP – Comité professionnel du pétrole (Bulletin mensuel)

► Chiffres-clés des GPL pour août 2016

- > Total Ventes « vrac » août 2016 vs août 2015 : +4,8%
- > Total Ventes « conditionné » août 2016 vs août 2015 : +5,7%
- > Total Ventes « GPL carburant stations » août 2016 vs août 2015 : -0,6%

1- STATISTIQUESPages 1-5

- Données climatiques
- Chiffres-clés
- Ventes de GPL en France
- Installations neuves propane
- Ventes de véhicules particuliers
- Baromètre du GPL carburant
- Connexions au site cfbp.fr

2- ACTUALITÉSPages 6-7

- Le GPL s'expose au Mondial de l'Automobile du 1er au 16 octobre ! (p.6)
- Projet de Loi de Finances (p.9)
- Programmation Pluriannuelle de l'Energie (p.11)

Comité Français du Butane et du Propane
8, terrasse Bellini
92807 PUTEAUX CEDEX
contact@cfbp.fr
www.cfbp.fr
N° SIRET : 784 855 033 00063

Suivez-nous sur les réseaux sociaux !



► VENTES DE GPL EN FRANCE (en tonnes) : adhérents du CFBP - août 2016

	MOIS			CUMUL ANNÉE		
	Août -2016	Août -2015	Variation	Août -2016	Août -2015	Variation
BUTANE						
conditionné	21 242	20 485	3,7%	161 741	167 329	-3,3%
vrac	1 673	1 493	12,1%	22 790	26 995	-15,6%
s/total Butane	22 915	21 978	4,3%	184 531	194 324	-5,0%
conditionné	12 105	11 051	9,5%	83 568	84 758	-1,4%
Condi/carburant	4 106	3 907	5,1%	39 727	40 314	-1,5%
s/total conditionné	16 211	14 958	8,4%	123 295	125 072	-1,4%
Vrac carburant	2 048	1 871	9,5%	19 965	19 730	1,2%
Vrac 0/6 T	21 447	19 936	7,6%	357 214	380 432	-6,1%
Vrac 6/12 T	5 609	5 325	5,3%	79 416	79 999	-0,7%
Vrac 12/80 T	9 547	9 506	0,4%	121 987	122 175	-0,2%
Vrac 0/80 T	36 603	34 767	5,3%	558 617	582 606	-4,1%
Vrac > 80 T	11 631	10 681	8,9%	134 095	134 356	-0,2%
Réseau canalisé	1 025	1 721	-40,4%	38 811	40 171	-3,4%
Sous-total vrac	51 307	49 040	4,6%	751 488	776 863	-3,3%
Sous-total propane	67 518	63 998	5,5%	874 783	901 935	-3,0%
GPLc / Stations	7 316	7 363	-0,6%	49 101	54 690	-10,2%
Total conditionné	37 453	35 443	5,7%	285 036	292 401	-2,5%
Total vrac	52 980	50 533	4,8%	774 278	803 858	-3,7%
TOTAL	97 749	93 339	4,7%	1 108 415	1 150 949	-3,7%
Dont carburant	13 470	13 141	2,5%	108 793	114 734	-5,2%

► INSTALLATIONS NEUVES GAZ PROPANE (source : Qualigaz) août 2016

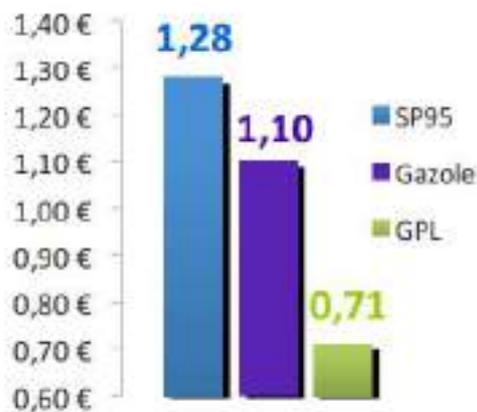
RÉGIONS	MOIS			CUMUL ANNÉE		
	Août 2016	Août 2015	variation	Août 2016	Août 2015	variation
Alsace	0	1	- 100%	47	26	+ 81%
Aquitaine	16	16	+ 0%	222	144	+ 54%
Auvergne	12	14	- 14%	122	94	+ 30%
Basse-Normandie	11	10	+ 10%	150	184	- 18%
Bourgogne	13	8	+ 63%	82	69	+ 19%
Bretagne	4	16	- 75%	193	240	- 20%
Centre	8	17	- 53%	177	183	- 3%
Champagne-Ardenne	3	0		63	23	+ 174%
Corse	0	2	- 100%	97	7	+ 1286%
Franche-Comté	4	3	+ 33%	130	88	+ 48%
Haute-Normandie	8	5	+ 60%	116	140	- 17%
Ile-de-France	11	3	+ 267%	104	64	+ 63%
Languedoc-Roussillon	7	2	+ 250%	105	73	+ 44%
Limousin	2	9	- 78%	54	81	- 33%
Lorraine	5	3	+ 67%	73	73	+ 0%
Midi-Pyrénées	20	7	+ 186%	174	99	+ 76%
Nord-Pas-de-Calais	15	4	+ 275%	70	85	- 18%
Pays de la Loire	20	17	+ 18%	401	349	+ 15%
Picardie	6	8	- 25%	130	141	- 8%
Poitou-Charentes	10	11	- 9%	77	74	+ 4%
Provence-Alpes Côte d'Azur	5	33	- 85%	220	151	+ 46%
Rhône-Alpes	26	47	- 45%	874	570	+ 53%
TOTAL	206	236	- 13%	3681	2958	+ 24%

► VENTES DE VÉHICULES PARTICULIERS NEUFS EN FRANCE PAR ÉNERGIE (source : 3A)

Août 2016

Énergies	Août				Cumul à fin août 2016			
	2016	2015	variation	PDM	2016	2015	variation	PDM
Gazole	50 397	52 457	-3,9%	51,3%	703 109	735 042	-4,3%	52,7%
Essence	43 520	35 403	22,9%	44,3%	578 897	471 786	22,7%	43,4%
GPL	21	87	-75,9%	0,0%	207	1 386	-85,1%	0,0%
Hybride	3 298	3 370	-2,1%	3,4%	36 380	38 221	-4,8%	2,7%
Électrique	919	717	28,2%	0,9%	14 322	10 048	42,5%	1,1%
Superéthanol	47	7	571,4%	0,0%	672	116	479,3%	0,1%
GNV	9	7	0,0%	0,0%	42	67	-37,3%	0,0%
Autres		0	0,0%	0,0%		0	0,0%	0,0%
TOTAL	98 211	92 048	6,7%	100,0%	1 333 629	1 256 666	6,1%	100,0%

► BAROMÈTRE MENSUEL DU GPL CARBURANT : moyenne août 2016 (*)



(*) Source : MEEM

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Les-prix-de-vente-moyens-des.html>

► CONNEXIONS AU SITE cfbp.fr

Nombre de visites et 5 premiers points d'entrée sur le site sur les 4 derniers mois

	Mai 2016	Juin 2016	Juillet 2016	Août 2016
Nombre total de visites sur le site	24 009	20 393	18 943	20 176
Top 5 des points d'entrée sur le site				
Accueil	21,7%	24,7 %	23,4 %	27,8 %
Carte stations GPL/CFBP	16,4%	12,8 %	16,7 %	16,3 %
Caractéristiques générales des GPL	8,4%	8,2 %	6,1 %	6,8 %
Offre véhicules GPL neufs	1,1%	-	-	-
Atouts du GPL carburant	3,9%	-	-	-
Réseau des stations	4,1%	-	4,8 %	4,7 %
Conditionnement en bouteilles	-	3,3 %	-	-
FAQ	-	3,3 %	-	-
Conseils et informations				3,3 %

**Le GPL s'expose au Mondial de l'Automobile
du 1^{er} au 16 octobre !
RDV pavillon 3 stand 216 !**



Du 1^{er} au 16 octobre 2016, le GPL fait son show au Mondial de l'Automobile Porte de Versailles, où il partage le stand « Mobilité gaz » aux côtés de l'AFG et de l'AFGNV.

Cette première participation commune de la filière gaz à un événement comme le Mondial est l'occasion, pendant deux semaines, de renforcer la notoriété des solutions gaz auprès de publics variés tout en levant les idées reçues sur des énergies parfois mal connues.

Grand public, professionnels, presse et pouvoirs publics y sont ainsi sensibilisés aux atouts de la mobilité gaz en termes de qualité de l'air, d'économie, d'accessibilité, de performance et de facilité d'utilisation, ainsi qu'au développement croissant des gaz renouvelables en France.



Le CFBP est également présent cette année par un partenariat avec le constructeur FIAT, qui tient à la disposition des visiteurs des brochures GPL sur son stand tout en mettant en avant une PLV GPL sur son centre d'essais.

Depuis le lancement du Mondial, le stand « Mobilité gaz » a pour l'heure successivement accueilli la ministre de l'environnement Ségolène Royal et le secrétaire d'état à l'industrie Christophe Sirugue, ainsi qu'une délégation parlementaire de Commission Développement Durable de l'Assemblée nationale.



Enfin, diverses interviews dans des médias tels que *Gaz-Mobilité*, *Dauphiné Libéré*, *BFM TV* ou encore radios locales ont permis de rappeler le rôle nécessaire du GPL dans le contexte de transition énergétique et de mobilité durable actuel.



Zoom sur le reste du Mondial :

Quelles animations ?

Du [centre d'essais de véhicules électriques et hybrides](#) au [rallye jeunes FFSA](#) en passant par [l'exposition « Moteur ! L'automobile fait son cinéma ! »](#), l'édition 2016 du Mondial est riche en animations. [Faites votre choix !](#)

Pour en savoir davantage sur la programmation, consultez [le calendrier](#) heure par heure.



Pas le temps d'y aller ?

Sachez que si le temps de venir y faire un tour vous manque, vous pouvez effectuer une [visite virtuelle](#) des lieux et essayer les plus beaux véhicules. Tentez l'aventure !



Envie d'en savoir plus ?

Découvrez l'[historique du Mondial](#) ! ☺



e.coquin@cfbp.fr

Projet de Loi de Finances



Le projet de loi de finances a été présenté le 28 septembre dernier en Conseil des ministres. Parmi les mesures, on notera en particulier les mesures fiscales en faveur de l'environnement, et notamment :

1. La prorogation du crédit d'impôt transition énergétique (CITE) jusqu'au 31 décembre 2017
La condition de ressources permettant de bénéficier du cumul du CITE et de l'éco-prêt à taux zéro (éco-PTZ) est supprimée.

2. L'incitation au verdissement des véhicules de société

Le Gouvernement souhaite encourager l'acquisition et l'utilisation par les entreprises de véhicules électriques faiblement émetteurs de dioxyde de carbone, en augmentant le plafond de déduction fiscale de l'amortissement des véhicules de tourisme qui émettent une quantité de gaz carbonique strictement inférieure à 60g/km.

3. La modification du barème du bonus-malus automobile

La réforme proposée vise, à compter du 1er janvier 2017, à :

- Abaisser le seuil d'application du malus de 131 à 127 grammes d'émission de CO₂/km.
- Mettre en place un malus qui permette d'éviter les effets de seuil du précédent barème. Ce nouveau barème de malus proposé permet d'équilibrer budgétairement le dispositif bonus / malus, tout en garantissant l'incitation économique à la baisse des émissions de CO₂ des véhicules neufs vendus pour se rapprocher progressivement de l'objectif de 95 grammes d'ici 2020.

Dans le cadre du PLF 2017, le CFBP continue de suivre les sujets relatifs à la fiscalité énergétique et demande en particulier :

- la réduction de la TICPE du GPL carburant de façon à suivre la courbe de l'E10 et conserver un avantage incitatif
- une exonération de la taxe sur les véhicules de société pour les véhicules GPL

Calendrier du PLF 2017 :

Première partie du projet de loi :

- Vendredi 14 octobre, à 17 heures : Date limite de dépôt des amendements en séance sur la première partie du texte
- Mardi 18 octobre, à partir de 15 heures : Examen de la première partie
- Mercredi 19 octobre, à partir de 15 heures : Examen de la première partie
- Jeudi 20 octobre à partir, de 9h30 : Examen de la première partie
- Vendredi 21 octobre, à partir de 9h30 : Examen de la première partie
- Lundi 24 octobre, à partir de 16 heures : Débat sur le prélèvement sur recettes au profit de l'UE + suite articles de la 1ère partie
- Mardi 25 octobre, à partir de 15 heures : Explications du vote et vote par scrutin public (première partie)

Seconde partie du projet de loi (dépenses) :

- Mercredi 2 novembre, à partir de 15 heures : Seconde partie - Ecologie, développement et mobilités durables ; contrôle et exploitation aérien (budget annexe) ; aides à l'acquisition de véhicules propres (compte spécial) ; financements des aides aux collectivités pour l'électrification rurale (compte spécial) ; services nationaux de transport conventionnés de voyageurs (compte spécial) ; transition énergétique (compte spécial)
- Jeudi 3 novembre, à partir de 9h30 : Seconde partie - Agriculture, alimentation, forêt et affaires rurales ; développement agricole et rural (compte spécial)
- Jeudi 3 novembre, à partir de 15 heures : Seconde partie - Anciens comptants, mémoire et liens avec la Nation
- Vendredi 4 novembre, à partir de 9h30 : Seconde partie - Sécurités ; contrôle de la circulation et du stationnement routier (compte spécial) ; immigration, asile et intégration
- Vendredi 4 novembre, à partir de 15 heures : Seconde partie - Sport, jeunesse et vie associative ; justice

Vote en première lecture et suite :

- Vote solennel prévu le mardi 17 novembre
- Lecture des conclusions de la CMP et adoption définitive du projet de loi au plus tard le vendredi 18 décembre

e.coquin@cfbp.fr



Le projet de Programmation Pluriannuelle de l'énergie est soumis à une consultation publique jusqu'au **15 octobre** par le Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer. Dans la suite des ateliers et échanges avec le Ministère, Le CFBP y apportera sa contribution.

Pour rappel, la PPE expose les orientations et les priorités d'actions des pouvoirs publics en matière de transition énergétique. La PPE couvre deux périodes successives de cinq ans. Par exception, comme le prévoit la loi, la présente programmation porte sur deux périodes successives de respectivement trois et cinq ans, soit 2016-2018 et 2019-2023.

La programmation pluriannuelle de l'énergie regroupe les documents suivants :

- le décret définissant les principaux objectifs énergétiques et les priorités d'action ;
- une synthèse des orientations et actions de la PPE, ainsi qu'un document décrivant le cadre et le contexte de sa mise en œuvre ;
- des volets thématiques relatifs à la maîtrise de la demande d'énergie, à la sécurité d'approvisionnement, à l'offre d'énergie, au développement des infrastructures et de la flexibilité, au développement de la mobilité propre, et aux petites zones non interconnectées de métropole ;
- un volet relatif aux impacts économiques et sociaux de la programmation ;
- une évaluation environnementale stratégique ;
- des annexes techniques comportant notamment les hypothèses utilisées pour les scénarios énergétiques.

e.coquin@cfbp.fr

La diffusion de « CFBP infos » est réservée aux adhérents du CFBP

Octobre 2016

N° 144

SOMMAIRE

1- STATISTIQUESPages 1-5

- ▶ Données climatiques
- ▶ Chiffres-clés
- ▶ Ventes de GPL en France
- ▶ Installations neuves propane
- ▶ Ventes de véhicules particuliers
- ▶ Baromètre du GPL carburant
- ▶ Connexions au site cfbp.fr

2- ACTUALITÉSPages 6-7

- ▶ Flottes d'entreprises : la TVA sera désormais déductible sur la consommation d'essence (p.6)
- ▶ Projet de Loi de Finances (p.9)
- ▶ Lancement de la concertation pour la 4e période des Certificats d'Économie d'Énergie (p.11)
- ▶ Le GPL au Mondial de l'Auto : bilan (p.12)

3- AGENDAPage 16

4 - PRESSEPages 17-20

- ▶ Zoom sur le GPL dans le Journal 19h-20h de France 3 Bourgogne du 11 octobre (p.17)
- ▶ « Un Mondial de l'Automobile placé sous le signe des énergies alternatives » - Enerpresse du 17 octobre (p.18)
- ▶ « Les alternatives au Diesel : rouler moins cher et plus propre » - 4X4 Mondial - novembre 2016 (p.20)
- ▶ « Les 10 propositions de l'industrie gazière pour 2017 » - Enerpresse du 17 octobre (p.23)
- ▶ « Enerpresse Forum Synthèse des échanges » - Suite de la synthèse des échanges sur le thème « Rupture territoriale - Nouvelle carte des territoires, ville durable, gouvernance, décentralisation » - Enerpresse 13 octobre (p.30)

Comité Français du Butane et du Propane

8, terrasse Bellini
92807 PUTEAUX CEDEX
contact@cfbp.fr
www.cfbp.fr

N° SIRET : 784 855 033 00063

Suivez-nous sur les réseaux sociaux !



1 STATISTIQUES (septembre 2016)

▶ DONNÉES CLIMATIQUES ⁽¹⁾:

	Sept 2015	Sept 2016	Variation 2016/2015
Température moyenne	15,8°C	19,3 °C	+ 3,5 °C
Nombre de jours ouverts	22	22	idem
Degrés-jours du mois	-	-	-
Coefficient de rigueur	-	-	-
Degrés-jours cumulés	1 195,1	1 184,2	- 10,2 %

(2) Source : CDPD - Comité professionnel du pétrole (Bulletin mensuel)

▶ Chiffres-clés des GPL pour sept 2016

- > Total Ventes « vrac » sept 2016 vs sept 2015 : -7,5%
- > Total Ventes « conditionné » sept 2016 vs sept 2015 : -8,4%
- > Total Ventes « GPL carburant stations » sept 2016 vs sept 2015 : -6,2%

► VENTES DE GPL EN FRANCE (en tonnes) : adhérents du CFBP - août 2016

	MOIS			CUMUL ANNÉE		
	Sept -2016	Sept -2015	Variation	Sept -2016	Sept -2015	Variation
BUTANE						
conditionné	19 158	21 440	-10,6%	180 899	188 769	-4,2%
vrac	3 158	3 670	-14,0%	25 948	30 665	-15,4%
s/total Butane	22 316	25 110	-11,1%	206 847	219 434	-5,7%
conditionné	9 178	9 815	-6,5%	92 746	94 573	-1,9%
Condi/carburant	5 345	5 511	-3,0%	45 072	45 825	-1,6%
s/total conditionné	14 523	15 326	-5,2%	137 818	140 398	-1,8%
Vrac carburant	2 683	2 745	-2,3%	22 648	22 475	0,8%
Vrac 0/6 T	27 074	30 065	-9,9%	384 288	410 497	-6,4%
Vrac 6/12 T	6 453	7 108	-9,2%	85 869	87 107	-1,4%
Vrac 12/80 T	12 986	13 712	-5,3%	134 973	135 887	-0,7%
Vrac 0/80 T	46 513	50 885	-8,6%	605 130	633 491	-4,5%
Vrac > 80 T	16 552	18 091	-8,5%	150 647	152 447	-1,2%
Réseau canalisé	1 609	847	90,0%	40 420	41 018	-1,5%
Sous-total vrac	67 357	72 568	-7,2%	818 845	849 431	-3,6%
Sous-total propane	81 880	87 894	-6,8%	956 663	989 829	-3,4%
GPLc / Stations	6 407	7 131	-10,2%	55 508	61 821	-10,2%
Total conditionné	33 681	36 766	-8,4%	318 717	329 167	-3,2%
Total vrac	70 515	76 238	-7,5%	844 793	880 096	-4,0%
TOTAL	110 603	120 135	-7,9%	1 219 018	1 271 084	-4,1%
Dont carburant	14 435	15 387	-6,2%	123 228	130 121	-5,3%

► INSTALLATIONS NEUVES GAZ PROPANE (source : Qualigaz) août 2016

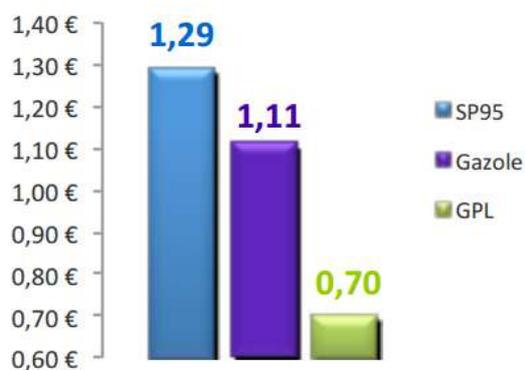
RÉGIONS	MOIS			CUMUL ANNÉE		
	Sept 2016	Sept 2015	variation	Sept 2016	Sept 2015	variation
Alsace	3	9	- 67%	50	35	+ 43%
Aquitaine	24	34	- 29%	246	178	+ 38%
Auvergne	21	17	+ 24%	143	111	+ 29%
Basse-Normandie	29	32	- 9%	179	216	- 17%
Bourgogne	15	11	+ 36%	97	80	+ 21%
Bretagne	29	45	- 36%	222	285	- 22%
Centre	15	58	- 74%	192	241	- 20%
Champagne-Ardenne	14	5		77	28	+ 175%
Corse	0	2	- 100%	97	9	+ 978%
Franche-Comté	34	21	+ 62%	164	109	+ 50%
Haute-Normandie	18	18	+ 0%	134	158	- 15%
Ile-de-France	14	16	- 13%	118	80	+ 48%
Languedoc-Roussillon	5	14	- 64%	110	87	+ 26%
Limousin	12	10	+ 20%	66	91	- 27%
Lorraine	9	11	- 18%	82	84	- 2%
Midi-Pyrénées	16	19	- 16%	190	118	+ 61%
Nord-Pas-de-Calais	16	6	+ 167%	86	91	- 5%
Pays de la Loire	76	60	+ 27%	477	409	+ 17%
Picardie	58	40	+ 45%	188	181	+ 4%
Poitou-Charentes	22	27	- 19%	99	101	- 2%
Provence-Alpes Côte d'Azur	5	16	- 69%	225	167	+ 35%
Rhône-Alpes	85	97	- 12%	959	667	+ 44%
TOTAL	520	568	- 8%	4201	3526	+ 19%

► VENTES DE VÉHICULES PARTICULIERS NEUFS EN FRANCE PAR ÉNERGIE (source : 3A)

Septembre 2016

Énergies	Septembre				Cumul à fin septembre 2016			
	2016	2015	variation	PDM	2016	2015	variation	PDM
Gazole	86 248	91 525	-5,8%	51,1%	789 357	826 567	-4,5%	52,5%
Essence	75 962	66 093	14,9%	45,0%	654 859	537 879	21,7%	43,6%
GPL	24	46	-47,8%	0,0%	231	1 432	-83,9%	0,0%
Hybride	4 705	5 355	-12,1%	2,8%	41 085	43 576	-5,7%	2,7%
Électrique	1 769	1 731	2,2%	1,0%	16 091	11 779	36,6%	1,1%
Superéthanol	103	13	692,3%	0,1%	775	129	500,8%	0,1%
GNV	6	6	0,0%	0,0%	48	73	-34,2%	0,0%
Autres	2		0,0%	0,0%	2			0,0%
TOTAL	168 819	164 769	2,5%	100,0%	1 502 448	1 421 435	5,7%	100,0%

► BAROMÈTRE MENSUEL DU GPL CARBURANT : moyenne septembre 2016 (*)



(*) Source : MEEM

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Les-prix-de-vente-moyens-des.html>

► CONNEXIONS AU SITE cfbp.fr

Nombre de visites et 5 premiers points d'entrée sur le site sur les 4 derniers mois

	Jun 2016	Juillet 2016	Août 2016	Sept 2016
Nombre total de visites sur le site	20 393	18 943	20 176	20 463
Top 5 des points d'entrée sur le site				
Accueil	24,7 %	23,4 %	27,8 %	27,8 %
Carte stations GPL/CFBP	12,8 %	16,7 %	16,3 %	11,5 %
Caractéristiques générales des GPL	8,2 %	6,1 %	6,8 %	7,1 %
Réseau des stations	-	4,8 %	4,7 %	3,2 %
Conditionnement en bouteilles	3,3 %	-	-	-
FAQ	3,3 %	-	-	-
Conseils et informations	-	-	3,3 %	3,2 %

Projet de loi de Finances 2017

Flottes d'entreprises : la TVA sera désormais déductible sur la consommation d'essence



Ce 21 octobre, c'est à la quasi-unanimité que les députés ont voté, dans le cadre du projet de loi de finances, [l'extension à l'essence de la déductibilité de la TVA pour les véhicules professionnels](#) - un avantage fiscal accordé jusqu'à présent au diesel - avec une période de transition de 5 ans.

La première étape de ce rééquilibrage fiscal entrera en vigueur dès 2017, d'abord avec une déductibilité de 10% pour atteindre progressivement 80% en 2021 pour les véhicules particuliers et 100% pour les véhicules utilitaires légers. Cet alignement se veut progressif pour permettre à l'industrie française, historiquement tournée vers le diesel, de s'adapter.

Cette mesure donnera un nouvel avantage compétitif sur le plan économique à la solution bicarburant GPL, dont la TVA n'était déductible à 100% que sur le GPL.

L'adoption définitive du texte est prévue avant le 23 décembre 2016, minuit.

e.coquin@cfbp.fr

Projet de loi de Finances 2017



L'Assemblée nationale a adopté mardi 25 octobre en première lecture, à une majorité un peu plus large que l'an dernier, la partie recettes du projet de loi de Finances 2017. Sur ce texte, soutenu par la plupart des socialistes, des radicaux de gauche et une partie des écologistes, 285 députés ont voté pour, 242 contre et 24 se sont abstenus.

Une quinzaine d'amendements, adoptés entre le mardi 18 et le lundi 24 octobre, concernent l'énergie et l'environnement.

Parmi les sujets d'attention pour la filière GPL :

Butane/propane utilisés comme combustible

Un [amendement](#) d'initiative parlementaire a été déposé pour étendre de manière progressive (4 ans) l'application de la contribution climat-énergie (une composante de la TICPE) au GPL destiné à un usage combustible non résidentiel. Cet amendement vise donc les usages professionnels et exclut la consommation des GPL lorsqu'ils sont utilisés pour la consommation des particuliers, y compris sous forme collective.

À la suite d'une discussion, l'amendement a été retiré à la demande du gouvernement. Celui-ci, par la voix de Christian Eckert, Secrétaire d'État en charge du Budget, a appelé les députés à la prudence, au motif que la mesure proposée touche principalement des agriculteurs. Le Secrétaire d'Etat souhaite avant tout analyser les impacts de ce dispositif. Le sujet est reporté à l'examen du PLFR 2016.

LE CFBP rappelle dans ce cadre que :

- cette exemption est conforme à la Directive 2003/96/CE sur la fiscalité des énergies.
- l'industrie GPL investit 140 millions € / an et développe notamment le BioGPL.
- l'application de la CCE au butane/propane en tant que combustible pour un usage non résidentiel représenterait 40% de la valeur ajoutée réalisée par la filière en 2020.
- contrairement aux énergies de réseau, l'industrie GPL couvre l'ensemble du territoire, et fournit une énergie gaz aux foyers hors réseau de gaz naturel, y compris dans les lieux plus difficiles d'accès, là où d'autres énergies sont peu présentes voire absentes (montagne, île...). Elle contribue ainsi à l'aménagement du territoire et ce, sous couvert de coûts logistiques plus importants
- Le fait d'entrer dans le champ de la TICPE imposerait à la filière de créer des stockages stratégiques d'une capacité de 600 000 tonnes, investissement qui n'est compatible ni avec

l'économie de la filière, ni avec les caractéristiques du marché du GPL, et ni avec les règles de PPRT puisque cela reviendrait à multiplier par 5 les stockages actuels.

TICPE sur le GPL utilisé comme carburant :

Le rattrapage d'écart de fiscalité essence et diesel a été amorcé dans le PLF 2016.

La TICPE GPLc avait été également réduite pour les années 2016 et 2017 afin de conserver un même écart de fiscalité entre le GPL et l'E10 devenu le carburant de référence. Toutefois, cette baisse ne suffit pas à préserver le différentiel compétitif pour l'année 2017.

Le CFBP propose de réduire la TICPE sur le GPLc à 13,5€/100kg nets au lieu de 16,5€/100kg nets afin de retrouver l'écart incitatif qui prévalait entre le GPL et l'E10 en 2015.

Ce sujet sera abordé dans le cadre du PLFR2016.

Taxe sur les véhicules de société au GPL

Le CFBP propose d'exonérer les véhicules GPL de TVS sur la base d'une exonération partielle sur 2 ans comme pour les hybrides.

La démarche est portée pour les véhicules gaz (GPL et GNV) en coordination avec la filière gaz naturel.

Parmi les autres mesures qui concernent le secteur de l'énergie :

Malus

Le gouvernement a mis en place un nouveau système qui durcit le barème :

- le malus prend la forme d'une taxe progressive sur chaque gramme supplémentaire
- et il s'applique désormais à partir de 127g de CO₂/km.

Le bonus n'est pas traité dans le cadre du PLF2017, mais sera revu via un décret d'ici la fin de l'année. Selon l'annonce de C. Eckert, le bonus sera recentré sur l'aide au véhicule électrique et un plafond est instauré : les véhicules électriques dont le prix excède 40 000 € ne seront plus éligibles au bonus.

Amendements déposés qui concernent le secteur de l'énergie :

Sur le GNV :

- Étendre l'amortissement fiscal aux véhicules de 3,5 tonnes (adopté)
- Préserver l'écart actuel de fiscalité avec les carburants pétroliers (rejeté).
- Exonérer le bioGNV de TICPE (non soutenu).
- Reconnaître le bioGNV comme biocarburant avancé dans le mécanisme de TGAP (non soutenu).

Sur le Biométhane : exonérer de TICGN le biométhane injecté dans les réseaux (adopté)

Sur l'ED95 : Étendre l'amortissement fiscal de certains équipements aux PL et VUL

Autres :

- Intégrer les polluants atmosphériques dans le barème du bonus (rejeté)
- Accélérer la trajectoire de la CCE (rejeté)

Calendrier prévisionnel

Assemblée nationale :

Seconde partie du projet de loi (dépenses)

- **Samedi 29 octobre à 17 heures** : date limite de dépôt des amendements de séance
- **Mercredi 2 novembre, à partir de 15 heures** : seconde partie - écologie, développement et mobilités durables ; contrôle et exploitation aérien (budget annexe) ; aides à l'acquisition de véhicules propres (compte spécial) ; financements des aides aux collectivités pour l'électrification rurale (compte spécial) ; services nationaux de transport conventionnés de voyageurs (compte spécial) ; transition énergétique (compte spécial)

Articles non rattachés

- **Lundi 7 novembre** : délai limite de dépôt des amendements (*sous réserve*)
- **Jeudi 10 novembre** à partir de 9h30, examen en commission des finances
- **Lundi 14 novembre** : délai limite de dépôt des amendements (*sous réserve*)
- **À partir du jeudi 17 novembre** : examen en séance publique

La lecture des conclusions de la CMP et l'adoption définitive du projet de loi de finances pour 2017 sont prévues au plus tard le vendredi 23 décembre.

e.coquin@cfbp.fr

Lancement de la concertation pour la 4e période des Certificats d'Économie d'Énergie



Dans le cadre de la préparation de la quatrième période des Certificats d'Économie d'Énergie prévue pour les années 2018-2020, la Direction Générale de l'Énergie et du Climat (DGEC) a lancé le 16 septembre une concertation visant à améliorer la qualité globale des opérations. Cette concertation avec l'ensemble des acteurs du dispositif s'est traduite par l'organisation de 7 ateliers thématiques au sein desquels le CFBP est partie prenante :

- GT1. Fiabiliser la conformité des opérations : 28 septembre
- GT2. Améliorer le rôle actif et incitatif : 12 octobre
- GT3. Gisements d'économies d'énergie, programmes d'accompagnement : 17 octobre
- GT4. Obligés et obligation : 9 novembre
- GT5. Registre et suivi quantitatif : 22 novembre
- GT6. Opérations : 7 décembre
- GT7. Précarité énergétique : 14 décembre

Objectifs des différents ateliers thématiques :

GT1. Fiabiliser la conformité des opérations :

- Capitaliser sur le retour d'expérience du Pôle National des Certificats Économies d'Énergie (PNCEE) et des acteurs pour fiabiliser la conformité des opérations ;
- Retour d'expérience sur les contrôles menés par le PNCEE et les sanctions ainsi que sur les principales fiches d'opérations standardisées et l'adéquation des modes de preuves.

GT2. Améliorer le rôle actif et incitatif (RAI) :

- Identifier des pistes permettant de fiabiliser le RAI sur la base du retour d'expérience du PNCEE et des acteurs : formalisation du RAI et éléments de preuve, caractérisation d'un RAI acceptable.

GT3. Gisements d'économies d'énergie, programmes d'accompagnement :

- Passer en revue l'étude de l'ADEME qui évalue le gisement global à règles constantes, sans distinguer les populations visées (pas de gisement spécifique « précarité énergétique » estimé) ;
- Réaliser un point sur les programmes d'accompagnement.

GT4. Obligés et obligation :

- Évaluer s'il est utile d'adapter les règles de délégation, et étudier le cas spécifique du fioul domestique ;
- Lancer une réflexion sur l'élargissement du spectre des obligés, sur la répartition de l'obligation en fonction de la taille des acteurs, sur l'assiette, sur les seuils d'obligation, ou plus largement sur les modalités de fixation de l'obligation afin d'offrir davantage de visibilité aux acteurs.

GT5. Registre et suivi quantitatif :

- Passer en revue le retour d'expérience sur les services du registre qui doit permettre de préparer la prochaine délégation de service public (2018-2023) ;
- Mener une réflexion sur la mise à disposition de davantage de données relatives aux opérations engagées ou aux transactions, à des fins statistiques ;

- Échanger sur le besoin d'accroître la visibilité de certains paramètres (stocks d'opérations non déposées, effets d'aubaine prévisibles au moment de la création des fiches, parts de marché, accroissement rapide d'utilisation d'une fiche, etc.) pour améliorer la gouvernance du dispositif.

GT6. Opérations :

- Mener une réflexion sur l'impact de nouveaux textes au niveau national ou européen sur les opérations éligibles ;
- Adapter la méthodologie de mise à jour du catalogue de fiches d'opérations standardisées ;
- Réaliser des études a posteriori sur les opérations menées (dans la lignée des recommandations de la Cour des comptes).

GT7. Précarité énergétique :

- Engager des réflexions sur les modalités de mise en œuvre de l'obligation spécifique et les objectifs associés, afin de prévoir d'éventuels ajustements nécessaires ;
- Faire un récapitulatif des programmes « précarité » et des suites données à l'appel à projets.

Y.LINTZ@cfbp.fr

Le GPL au Mondial de l'Automobile : bilan



Du 1^{er} au 16 octobre 2016, le GPL s'est exposé au Mondial de l'Automobile aux côtés de l'AFG et de l'AFGNV sur le stand « Mobilité gaz ». Il y a également développé un partenariat avec le constructeur FIAT, qui tenait à la disposition des visiteurs des brochures GPL sur son stand tout en mettant en avant une PLV GPL sur son centre d'essais.

Retour sur la première participation commune de la filière gaz à cet événement.

Cette année, le Mondial a accueilli plus d'un million de visiteurs, dont environ 1 100 sur le stand de la mobilité gaz, qui ont pu être sensibilisés aux atouts du GPL et du GNV gaz en termes de qualité de l'air, d'économie, d'accessibilité, de performance et de facilité d'utilisation, ainsi qu'au développement croissant des gaz renouvelables en France.

Parmi ces visites, 5 visites officielles ont eu lieu : la Ministre de l'environnement Ségolène Royal, le Secrétaire d'État à l'industrie Christophe Sirugue, une délégation parlementaire de la Commission Développement Durable de l'Assemblée nationale, Alain Juppé et Emmanuel Macron.





Diverses interviews dans des médias tels que *BFM TV*, *Le Dauphiné Libéré* ou encore des radios locales, ont permis de rappeler le rôle nécessaire du GPL dans le contexte de transition énergétique et de mobilité durable actuel.

e.coquin@cfbp.fr

Mardi 8 novembre 2016, le CFBP sera partenaire des 17^e Rencontres de l'Énergie. Joël Pedessac participera à la table ronde « *Transport & Mobilité : les grandes évolutions à venir* » aux côtés d'**Edith Gueugneau**, députée de Saône-et-Loire, de **Véronique Louwagie**, députée de l'Orne, de **Michel Neugnot**, président de la commission Transports de l'Association des Régions de France, de **Catherine Quéré**, députée de la Charente-Maritime Bernard Roman, président de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (Arafer), de **Benoît Stephan**, vice-président ventes et marketing France d'Alstom et de **Guillaume de Tilière**, professeur associé au Laboratoire ville mobilité transport (LVMT) de l'Université Paris-Est.



→ [Pour en savoir + et vous inscrire](#)

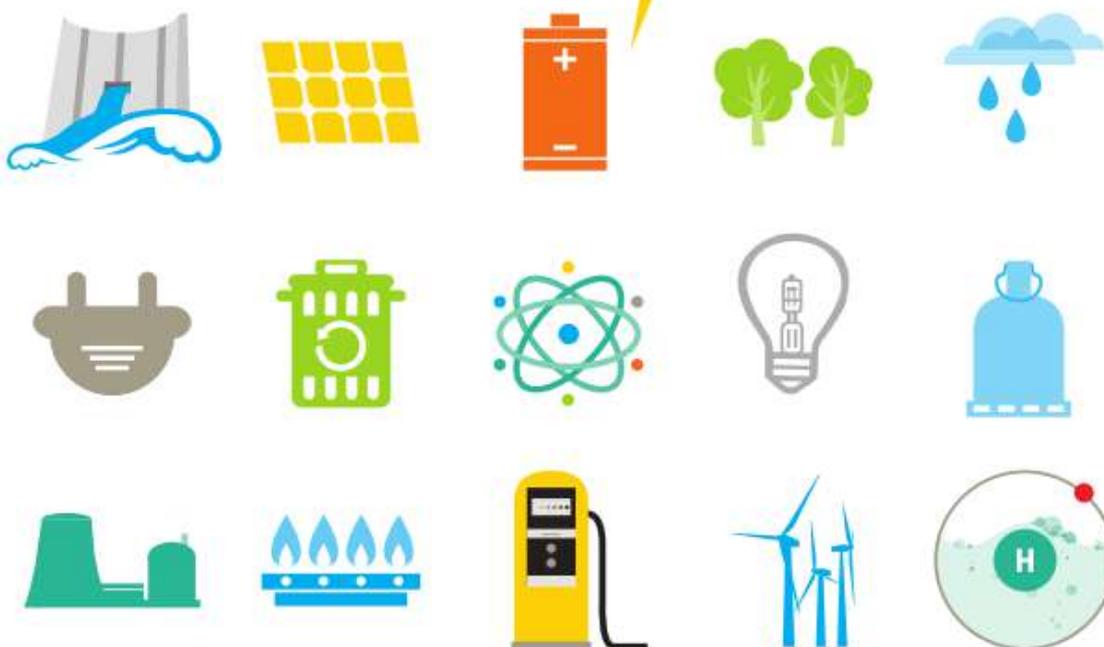
Mardi 29 novembre 2016, le CFBP sera également partenaire des 17^e Rencontres de l'Énergie.

Joël Pedessac participera à la table ronde « *Vers un Nouveau Monde de l'énergie décentralisé ?* » aux côtés de **Sabine Buis**, députée de l'Ardèche, rapporteure de la Mission d'information commune sur l'application de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte, de **Pascal Mangin**, responsable des relations avec le Parlement et les collectivités territoriales, Enedis, de **Fabienne Keller**, sénatrice du Bas-Rhin, secrétaire nationale à l'Énergie et aux Transports de Les Républicains et d'**Édouard Sauvage**, directeur général de GRDF.

17^{ES} RENCONTRES DE L'ÉNERGIE

MARDI 29 NOVEMBRE 2016 - Maison de la Chimie (Paris 7^e)

LA RÉVOLUTION ÉNERGÉTIQUE EN MARCHÉ



→ [Pour en savoir + et vous inscrire](#)



4 DANS LA PRESSE

- Zoom sur le GPL dans le Journal 19h-20h de France 3 Bourgogne du 11 octobre (p.17)
- « *Un Mondial de l'Automobile placé sous le signe des énergies alternatives* » - Enerpresse du 17 octobre (p.18)
- « *Les alternatives au Diesel : rouler moins cher et plus propre* » - 4X4 Mondial - novembre 2016 (p.20)
- « *Les 10 propositions de l'industrie gazière pour 2017* » - Enerpresse du 17 octobre (p.23)
- « *Enerpresse Forum Synthèse des échanges* » : suite de la synthèse des échanges du forum Enerpresse des 23 et 24 juin 2016 à Deauville, lors desquels Joël Pedessac intervenait sur le thème « *Rupture territoriale – Nouvelle carte des territoires, ville durable, gouvernance, décentralisation* » - Enerpresse 13 octobre (p.30)



Date : 11/10/2016
Heure : 19:02:11
Durée : 00:01:19
Présentateur : Lise RIGER / Eric SICAUD



Page 1/1

France 3 Bourgogne
Emission : 19/20 Bourgogne

Script :

Lise RIGER, Présentatrice : Alors, plus que le gaz naturel de ville, c'est le GPL, qui est le carburant alternatif le plus utilisé en France, mais ce marché reste lui aussi encore assez balbutiant dans l'Hexagone, il représente un peu moins de 3 % du marché européen.

Éric SICAUD, Présentateur : Oui, l'Union européenne compte environ 7,5 millions véhicules GPL, contre seulement 210 000 en France. À titre de comparaison, l'Italie en dénombre 2 millions. En Bourgogne-Franche-Comté, ce nombre est estimé à un peu plus de 9 800. Alors, les stations-services s'équipent de plus en plus, dans la région, elles sont 96 à proposer ce carburant dont 67 en Bourgogne et c'est la Côte-d'Or qui en compte le plus, 24 au total, 19 dans l'Yonne, 17 en Saône-et-Loire et 7 dans la Nièvre.

Lise RIGER : Alors, le GPL a de gros atouts, il est surtout économique.

Éric SICAUD : Oui, pour les utilisateurs, le GPL représente 25 % d'économie par rapport à un budget essence. En 2015, la moyenne annuelle du prix du litre était de 1,35 euro pour l'essence, 1,15 euro pour le gazole et seulement 0,78 centimes pour le GPL. Enfin, le certificat d'immatriculation est gratuit dans la région, le but étant d'inciter à l'achat de ces véhicules GPL qui n'émettent aucune particule et moins de CO2 que les véhicules essence ou diesel.

Lise RIGER : Merci Éric.

FIN



GROS PLAN

TRANSPORT

Un Mondial de l'automobile placé sous le signe des énergies alternatives

Le Mondial de l'automobile 2016 de Paris accueille jusqu'au dimanche 16 octobre, comme tous les deux ans, de nouveaux modèles et de nouvelles technologies, mais cette édition apporte aussi un éclairage nouveau sur l'intérêt porté aux énergies alternatives.

Pour plusieurs acteurs du secteur, leur présence au Mondial de l'automobile est une première.

C'est le cas pour l'AFG, en partenariat avec l'AFGNV, le CFBP, GRDF, GRTgaz et TIGF, qui tient cette année un stand réservé à la mobilité gaz. Utilisée principalement pour le transport professionnel, ses représentants tenaient à participer à ce salon « afin de faire connaître au grand public les solutions de mobilité liées au gaz, mais aussi pour montrer aux pouvoirs publics que la filière est en plein développement. Le bilan est à ce jour très positif, nous avons eu beaucoup de visites et d'échanges, et nous attendons la visite de personnalités politiques ce week-end », a confié Julien Miro, adjoint au directeur Affaires Publiques et Communication de l'AFG, à *Enerpresse*.

Pour l'AFHYPAC (Association française pour l'hydrogène et les piles à combustible), c'est aussi la première fois qu'un espace aussi important leur est réservé. « Nous avons un stand il y a 4 ans dans une petite partie du salon dédiée aux énergies alternatives, et il y avait très peu de passage. Aujourd'hui nous avons une bien meilleure visibilité et beaucoup de visiteurs, avec tous les niveaux de connaissance sur cette technologie, viennent à notre rencontre pour poser des questions », s'est réjouie Stéphanie Paysant, responsable administration, communication et événementiel de l'association.

Même chose pour l'Avere, qui en est à sa 5^e édition du Mondial mais qui n'avait jamais eu de stand aussi grand, un espace mutualisé où l'on peut rencontrer différents acteurs de la chaîne de l'électromobilité. Pour Marie Castelli, secrétaire générale de l'association, c'est l'un des signaux positifs qui se dégagent de ce Mondial 2016. « Le nombre des représentants politiques qui viennent nous rencontrer n'a rien à voir avec celui d'il y a deux ans. Les organisateurs du Mondial qui coordonnent les visites des différentes personnalités, les dirigent vers nous quasi systématiquement. Et certains présidentiables en campagne envisagent de venir nous rencontrer ce week-end, c'est également le signal très fort d'un véritable intérêt pour l'électromobilité », a-t-elle expliqué.

Outre Ségolène Royal, ministre de l'Environnement et de l'Énergie, et Christophe Sirugue, secrétaire d'État à l'Industrie, plusieurs parlementaires de la Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire de l'Assemblée Nationale sont eux aussi venus visiter ce pôle dédié aux énergies alternatives.

Autre marque d'intérêt de l'équipe organisatrice du Mondial, le centre d'essai des véhicules électriques et hybrides s'est tenu pour la 3^e fois consécutive, avec là aussi une première. Sur les 9 modèles proposés à l'essai, 3 fonctionnent exclusivement au GNV (Gaz Naturel pour Véhicule). Le centre enregistre beaucoup de réservations, confirmant encore une fois l'intérêt du public. Lors de l'édition 2014, il avait vu plus de 10 000 essais réalisés.

Idem pour les constructeurs et les équipementiers. Avec une offre croissante, cette année a été pour eux très axée sur l'électromobilité. Les marques ont surtout mis en avant le gain en autonomie de leurs modèles, notamment de ceux déjà existants, cette problématique étant encore souvent perçue par le public comme un frein à l'achat d'un VE. La ZOE de Renault par exemple passe ainsi de 240 km d'autonomie à 400 km, selon le cycle européen NEDC. L'Ampera-e d'Opel s'est également fait remarquer avec une autonomie pouvant atteindre les 500 km, toujours

selon le cycle NEDC, et Volkswagen présente son ID Concept en première mondiale, une étude 100 % électrique offrant 400 km à 600 km d'autonomie, et qui intègre par ailleurs un module de conduite 100 % autonome.

Cet intérêt grandissant s'est également traduit de manière concrète par des accords concernant les infrastructures. Le GIREVE (Groupement pour l'itinérance de la recharge électrique des véhicules) a été invité le 7 octobre dernier sur le stand Renault pour la signature d'accords d'itinérance avec 7 exploitants d'infrastructures de recharge pour VE, qui regrouperont d'ici la fin 2016 près de 1 600 points de recharge en France. Leur plateforme d'interopérabilité, en association avec ChargeMap, viendra soutenir les services Z.E. Pass et Z.E. Trip de Renault.

Louise Rozès Moscovenko



PRATIQUE

LES ALTERNATIVES AU DIESEL

ROULER MOINS CHER... ET PLUS PROPRE

Carburant préféré des Français depuis près d'un quart de siècle, le gazole est de plus en plus pointé du doigt. Et ce n'est pas le récent « Dieselgate » déclenché par les tricheries du groupe Volkswagen qui va arranger les choses.

L'essence devient une alternative sérieuse pour les voyageurs au long cours mais elle reste chère en Europe. Cependant, il ne faut pas oublier le E85 et le GPL qui méritent plus de considération qu'ils en ont pour l'instant. Faisons le point. *Par Guy Nicoletta*



Un des avantages des véhicules à motorisation essence est qu'ils peuvent consommer d'autres carburants que le super sans-plomb. Au premier rang desquels les biocarburants. Et par bio carburant, on entend des carburants contenant de l'alcool, plus précisément de l'éthanol.



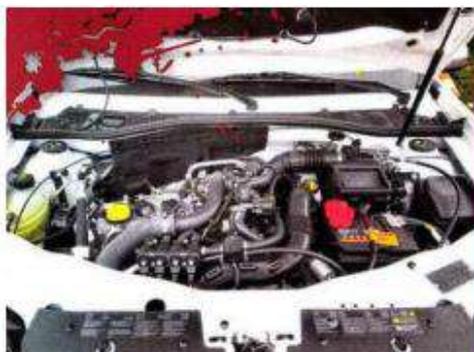
Le GPE s'affiche à pratiquement moitié prix du SP98. Ça donne à réfléchir. Aux Pays-Bas, le prix du litre atteint à peine 53 centimes.

ALCOOL AU VOLANT

En effet, si l'alcool est vivement déconseillé aux conducteurs, il convient parfaitement aux moteurs essence, du moins les plus récents. Les modèles produits depuis le début des années 2000 peuvent fonctionner sans modification avec le super 95 E10, biocarburant contenant 10% d'éthanol. Ce dernier provenant essentiellement de la betterave, mais pas seulement. Légèrement moins polluant et moins cher que le SP95, le 95-E10 est de plus en plus employé et représente un tiers du volume d'essence consommé dans l'Hexagone. Mais en matière de biocarburant, il y a moins polluant et surtout moins cher : le super éthanol E85 composé, on l'aura deviné, de 85% d'éthanol. Il coûte en moyenne 0,70 € le litre donc, même avec une

surconsommation de l'ordre de 25%, il représente une alternative économiquement intéressante. Sachez que certains professionnels peuvent même récupérer la TVA, aux mêmes taux que pour le gazole. De plus, le nombre de stations service en délivrant progresse rapidement, leur nombre étant passé de 300 en 2012 à 830 cette année, soit presque 7% des stations service. Mais, à l'exception du Jeep Grand Cherokee 3,6 V6 Pentastar, aucun 4x4 ne peut l'utiliser sans modification. Les véhicules pouvant rouler au E85 sont baptisés Flexfuel, tout comme les kits permettant son utilisation.

Ces derniers se présentent sous la forme d'un boîtier électronique additionnel qui modifie la cartographie du calculateur, le E85 nécessitant des durées d'injection plus longues que pour le SP95. Mais il faut faire preuve de discernement lors de l'achat d'un tel boîtier, en particulier en évitant soigneusement les offres trop alléchantes, et compter environ 400 € pour un produit sérieux.



■ Le moteur du Dacia Duster en version GPL. On notera les injecteurs et le fusible spécifiques.



■ Un réservoir technique GPL, protégé le plus possible de la roue de secours.

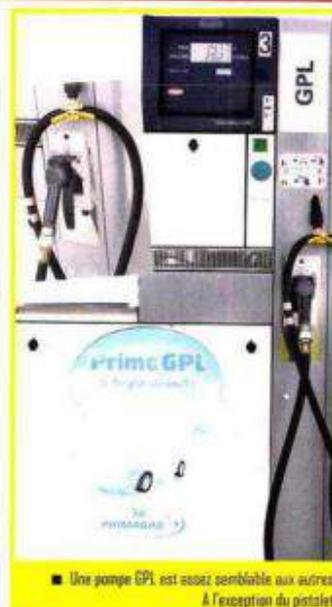
CE BON VIEUX GPL

En matière de carburant accessible et écologique, il ne faut surtout pas oublier le GPL. Sa combustion rejette très peu d'oxydes d'azote, les fameux Nox, et surtout pas de particules, et il s'affiche à environ 0,80 € le litre, voire moins, chiffre qu'il faut cependant pondérer car sa consommation est supérieure d'environ 20% à celle du sans-plomb. Lui aussi peut faire l'objet d'une récupération de TVA pour certains professionnels. Sans oublier que les véhicules roulant au GPL bénéficient d'une carte grise gratuite dans 14 des 20 régions métropolitaines, et demi-tarif dans les autres, sauf en Languedoc-Roussillon, et sont dispensés de malus écologique en cas d'achat d'un véhicule neuf. Et dans de nombreuses villes, leur stationnement est à tarif réduit, et même parfois gratuit.

Le GPL (gaz de pétrole liquéfié) a connu un certain succès dans les années 80, en particulier sur les Range Rover V8, particulièrement vorace surtout en version « carbu ». Mais plusieurs accidents, certains assez graves, ont terni sa réputation. Il faut cependant savoir que l'explosion des réservoirs de GPL n'est directement dû au gaz lui-même mais au choc thermique provoqué par l'eau projetée pour tenter d'éteindre le véhicule.

Les leçons ont été tirées et en janvier 2000, la norme R67-01 est introduite. Elle impose notamment l'installation d'une soupape de décharge et fixe une limite de remplissage de la bonbonne à 80%. Contrôle technique aidant, tous les véhicules équipés du GPL ont dû être mis à la norme ou retirés de la circulation. Mais bien que sécurisé et financièrement attractif, le GPL ne connaît toujours pas dans l'Hexagone le succès qu'il connaît chez nos voisins Italiens ou Hollandais. En effet, on recense pour l'heure environ 260 000 véhicules équipés GPL en France, sur un peu plus de 38 millions que compte le parc, soit à peine 0,7%. Pour les ravitailler, on dénombre un peu plus de 1700 stations, soit environ une station sur 7. Sachez qu'elles sont 27000 en Europe et comme pour les bouteilles de gaz domestique, les embouts de remplissage sont différents suivant les pays. Pour le GPL, on recense trois modèles différents : l'embout coupelle, utilisé notamment en France et Italie, l'embout ACME Europe (Allemagne, Belgique...) et l'embout baionnette (Espagne, Hollande, Grande-Bretagne...). Pensez donc à emporter le bon adaptateur.

En ce qui concerne les 4x4 équipés d'origine au GPL, l'offre se limite aux Duster 4x4 Sce (115 ch) et Tce



■ Une pompe GPL est assez semblable aux autres. À l'exception du pistolet.

(125ch) disponibles directement chez un transformateur français, et au plus marginal Dodge Ram 1500 Hemi 5,7 disponible lui auprès de mandataires spécialisés. En son temps, la Lada Niva fut elle aussi proposée en version GPL, mais sa carrière est terminée. ■



■ Si le Dodge Ram 1500 est disponible en version GPL, seul et homologué, auprès de certains mandataires, le Grand Cherokee reste le seul 4x4 équipé d'un moteur Diesel. Tentant tout ça.





Études & documents

LES 10 PROPOSITIONS DE L'INDUSTRIE GAZIÈRE POUR 2017

Source : Association Française du Gaz - 1^{ère} partie

L'Association française du gaz a lancé dès 2015 un groupe de travail avec pour but d'élaborer d'ici l'automne 2016 des propositions sous forme d'un Livre Blanc destiné à l'ensemble des parties prenantes et plus particulièrement la classe politique afin de les sensibiliser aux défis que l'industrie du gaz naturel est prête à relever. L'AFG a choisi de se limiter aux 10 propositions qui leur paraissent à la fois urgentes, accessibles dans leur mise en œuvre et acceptables par l'ensemble de la communauté. Nous reprenons le Livre Blanc ci-après, et dans notre prochaine édition.

Le gaz en 10 points clés

Le part du gaz dans la consommation finale d'énergie représente 14 % en France, 22 % en Europe et 24 % dans le monde¹.

UNE ÉNERGIE PROPRE

01. Le gaz réduit les émissions de CO₂ de respectivement 40 % et 25 % par rapport au charbon et au pétrole. Il ne dégage pas de fines particules et très peu de dioxyde de soufre et d'azote.
02. Les chiffres de l'Agence Internationale de l'Énergie montrent une part croissante du gaz dans la demande d'énergie primaire à l'horizon 2040 dans tous les scénarios, y compris celui compatible avec une limitation à 2° du réchauffement climatique.
03. Alors que les transports représentent ¼ des émissions mondiales de CO₂, le gaz offre l'avantage d'être moins polluant que les carburants classiques : réduction des émissions de CO₂ de 24 % par rapport à l'essence et quasiment pas de polluants locaux (NOx, particules fines, etc.).

UNE ÉNERGIE RENOUVELABLE

04. Avec le développement de la filière biogaz et biométhane, le gaz a vocation à devenir une énergie locale, renouvelable qui s'inscrit parfaitement dans le sens de l'économie circulaire.
05. Le gaz, stockable contrairement aux énergies éoliennes et photovoltaïques qui sont en outre intermittentes, est essentiel au développement des énergies renouvelables. Le développement du Power-to-Gas est une des solutions envisagées.
06. Les centrales à cycle combiné au gaz, de par leur grande flexibilité de fonctionnement, sont les mieux placées pour compenser l'intermittence des énergies renouvelables électriques.

UNE ÉNERGIE ACCESSIBLE

07. Le gaz est disponible sur l'ensemble du territoire à travers ses infrastructures et ses réseaux.



08. Le gaz est stockable en grande quantité et il bénéficie d'un approvisionnement géographique très diversifié par pipe ou *via* les terminaux d'importation de gaz (GNL ou GPL).

UNE ÉNERGIE COMPÉTITIVE

09. La souplesse du gaz est particulièrement adaptée aux usages domestiques (chauffage et cuisson) et industriels.

10. Depuis janvier 2015, le prix du gaz a baissé de 17 %¹.

1. Promouvoir toutes les énergies renouvelables

Forte de sa loi de transition énergétique, et du succès de la conférence sur le climat de Paris (COP21), la France se veut exemplaire en matière d'énergie renouvelable. Il convient dans ce contexte de promouvoir le développement de toutes les énergies renouvelables. Le secteur de la production d'électricité renouvelable étant désormais correctement couvert, il est nécessaire d'étendre les actions aux autres énergies renouvelables et en particulier au gaz, pour lequel le potentiel est important.

Les énergies renouvelables n'engendrent pas ou peu de déchets ou d'émissions polluantes. Elles participent à la lutte contre le changement climatique, facilitent la gestion raisonnée des ressources locales et génèrent des emplois².

Le biogaz est une énergie renouvelable à part entière, qu'il est important de valoriser de la façon la plus efficace. En effet, il s'agit d'une énergie qui est à la fois fatale et renouvelable. Il est précisé dans la loi Grenelle I adoptée le 23 juillet 2009 que « *les sources d'énergie renouvelable sont [...] l'énergie issue de la biomasse, du gaz de décharge, du gaz de stations d'épuration d'eaux usées et du biogaz.* » Parmi les marchés européens, la France est l'un des plus prometteurs au vu du gisement disponible de biogaz non valorisé et de la nouvelle réglementation, qui ouvre la voie à une alternative pour la valorisation du biogaz en BioGPL et en biométhane.

BIOMÉTHANE ET BIOGPL :

Le Biométhane de Première génération (1G) est produit à partir du biogaz dégagé par les résidus de la biomasse humide (déchets, boues de STEP ...) et épuré pour posséder les mêmes qualités que le gaz naturel.

Le Biométhane de Deuxième génération (2G) est obtenu après gazéification de matières sèches, en majorité de cultures énergétiques ligneuses et va être épuré afin de devenir du biométhane.

Le Biométhane de Troisième génération (3G) : il s'agit d'une production à partir de micro algues par un procédé de méthanisation, puis après épuration, de biométhane.

Le BioGPL est un biogaz produit à partir de procédés de fermentation de matières organiques.

La loi relative à la transition énergétique pour une croissance verte fixe à l'horizon 2030, un objectif de 10 % de gaz renouvelable.

En 2020, le gaz renouvelable devrait permettre d'éviter l'émission de 700 000 tonnes de CO₂. La filière gaz participe pleinement à la croissance verte. Elle favorise l'émergence d'une économie à la fois sobre en énergie et riche en emplois qualifiés et non-délocalisables. Alors que l'énergie gaz représente moins de 17 % du bilan énergétique de la France, la filière compte environ 165 000 emplois, soit près du tiers des emplois du secteur de l'énergie. Le développement du biogaz permettra de surcroît la création de 16 000 emplois permanents supplémentaires d'ici 2020 sur le territoire français.



À plus long terme, jusqu'à 90 000 emplois directs et 100 000 emplois indirects pourraient être créés d'ici 2050 grâce à cette nouvelle filière.

Aujourd'hui, les principaux freins au développement du gaz renouvelable sont la difficulté d'obtenir des emprunts bancaires et la longueur des procédures administratives.

Proposition 01.

Création par l'État d'un fond de garantie à l'investissement en matière de gaz renouvelable.

2. Réussir la transition énergétique dans les territoires

Les territoires et les collectivités locales sont au cœur de la transition énergétique. La loi relative à la transition énergétique d'août 2015 parle de « territoires à énergie positive » et leur fixe plusieurs objectifs dont le développement des énergies renouvelables locales.

Les collectivités territoriales sont devenues des autorités organisatrices de la distribution d'énergies sur leur territoire et renforcent également les outils de planification énergétique à leur échelle.

À ce titre, les territoires peuvent s'appuyer sur la capacité de stockage du gaz afin de réguler les énergies renouvelables électriques intermittentes comme le photovoltaïque ou l'éolien.

De même, l'émergence de projets de développement des énergies renouvelables gaz - méthanisation ou gazéification - doit être encouragée par les collectivités car à la croisée des enjeux territoriaux en matière de déchets, d'énergie, de climat et d'agriculture, à savoir :

- D'un point de vue environnemental, la méthanisation peut contribuer à résoudre en partie le problème de traitement des déchets organiques que rencontrent les collectivités locales.
- D'un point de vue économique, elle crée des emplois locaux¹ non délocalisables et grâce aux tarifs d'achat garantis sur 15 ans pour l'injection de biométhane dans les réseaux de gaz, elle assure un revenu durable aux porteurs de projets.
- D'un point de vue local, les projets de méthanisation permettent de faire entrer en synergie différents acteurs d'un territoire : agriculteurs, collectivités, industries agro-alimentaires.

Dans le domaine de la mobilité, le gaz carburant offre des solutions diversifiées pour les particuliers, les flottes de véhicules ou le transport de marchandises. Les collectivités peuvent organiser des modes de transports plus propres en s'appuyant sur ces solutions.

Avec un parc de 9 millions de chaudières gaz, l'efficacité énergétique des solutions gaz dans les bâtiments est un enjeu de premier plan. Pour autant, le renouvellement des chaudières qui n'est aujourd'hui que de 4 % laisse de côté un parc vieillissant de plus de 3 millions de chaudières. Les territoires pourraient accélérer la rénovation du parc en informant mieux les ménages des dispositifs d'aides nationales et locales au travers des plateformes de rénovation qui préfigure un futur service public de l'efficacité énergétique. Dans sa mise en place, il sera nécessaire de veiller à la simplicité des outils et à s'appuyer sur les entreprises de travaux riches en main d'œuvre qualifiée et non délocalisable.

Proposition 02.

Aider à la mise en place des projets d'économie circulaire dans les territoires (mobilité au biogaz, méthaniseurs...).

¹ Une étude de l'ATEE Club Biogaz en juin 2014 prévoit qu'au total, pour la production d'électricité et de chaleur/biométhane ainsi que pour l'injection et la distribution de carburants, ce sont plus de 10 000 emplois de développement/construction et 4 900 emplois permanents d'exploitation/maintenance qui auront été créés à l'horizon 2020.



3. Améliorer la qualité de l'air par la mobilité propre

Si depuis 20 ans, la pollution industrielle a baissé entre 45 et 65 % selon les cas, la pollution due aux transports a augmenté de plus de 30 %, la cause principale étant l'accroissement du trafic automobile.

Le transport routier est un contributeur important de la pollution de l'air car il représente 15 % des émissions nationales de particules et 56 % des émissions d'oxydes d'azote¹. Dans ce cadre, les solutions gaz doivent jouer un rôle majeur pour développer une mobilité durable au profit des particuliers, du transport maritime, des marchandises et des flottes (bus, flottes d'entreprises).

Le gaz est le premier carburant alternatif au monde. En fonction du type de déplacement, il présente de multiples atouts environnementaux, sanitaires et économiques.

Dans le transport routier, il est très présent : un réseau de stations publiques permet aux automobilistes de rouler plus propre sur l'ensemble du territoire et plus de 66 % des villes de plus de 200 000 habitants disposent de flottes au gaz carburant. En plus de sa contribution à la réduction des émissions de CO₂, il n'émet ni particules, ni SOx et permet de réduire significativement les NOx, des polluants responsables des maladies respiratoires. Il entraîne une réduction des émissions de NOx jusqu'à 70 % par rapport au diesel.

Dans le transport maritime, il réduit les émissions de NOx d'environ 80 %, celles de SOx de quasi 100 %, celles de CO₂ d'environ 20 % et celles de particules fines de 90 %. Le gaz carburant devient progressivement renouvelable : BioGPL et BioGNV, ce qui renforce davantage ses atouts environnementaux.

LE GAZ CARBURANT

Le gaz naturel véhicule dit « GNV » est constitué d'environ 97 % de méthane ;

Le gaz de pétrole liquéfié dit « GPL » est du propane enrichi en butane : ce sont deux gaz naturels majoritairement co-produits du méthane dans les champs de gaz ;

Le gaz naturel liquéfié dit « GNL » est du gaz naturel refroidi à une température d'environ -161 °C pour passer à l'état liquide.

La filière du gaz carburant peut s'appuyer sur des législations telles que :

- L'annexe VI de la convention MARPOL qui fixe un calendrier de réduction des émissions de soufre ;
- La directive européenne du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs.

Aujourd'hui, le manque de communication publique en faveur des solutions alternatives comme le gaz alors qu'elles sont accessibles pour le grand public, l'absence de perspectives à moyen terme sur le niveau de la fiscalité du gaz carburant et le faible différentiel par rapport à celle du diesel constitue un frein :

- pour informer l'automobiliste sur l'existence d'énergies alternatives abordables tant à l'achat du véhicule qu'à l'usage, et créer l'élan nécessaire pour que l'automobiliste fasse le choix des solutions gaz et que les constructeurs automobiles se mobilisent pour commercialiser les modèles de véhicules gaz en France ;
- à l'investissement des poids lourds dans des véhicules dont le prix d'achat est supérieur à celui des véhicules diesel.

¹ Source ministère de l'écologie et du développement durable et de l'énergie



Sur le modèle de la mission GNL, la coordination des acteurs du gaz carburant au sein d'une structure élargie pourrait permettre un développement accéléré de la filière.

Proposition 03.

Mettre en place un comité de pilotage regroupant les acteurs publics et privés, et dédié à l'usage du gaz dans la mobilité terrestre et maritime.

4. Réduire les émissions de gaz à effet de serre

La conférence de paris de 2015 a vu la signature d'un accord ambitieux sur le climat avec comme objectif : contenir l'augmentation moyenne de la température de la planète bien en-dessous de 2 degrés celsius par rapport au niveau pré-industriel et poursuivre les efforts pour limiter la hausse de température à 1,5 degré, afin de réduire significativement l'impact des changements climatiques.

Le gaz présente de nombreux atouts pour réduire les émissions de CO₂ et la pollution locale. L'énergie gaz est l'énergie fossile la moins carbonée la plus à même de répondre aux objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Le développement sur le territoire du biogaz, gaz renouvelable, permettra de diminuer encore davantage les émissions de gaz à effet de serre tout en réduisant la facture énergétique de la France.

En 2015, la production d'électricité à partir du gaz plutôt que du charbon a permis d'éviter l'émission de 7 Mt CO₂. Si l'ensemble du parc de centrales à charbon avait été remplacé par des centrales à gaz, l'émission de 10,5 Mt de CO₂ aurait été évitée.

En 2015, en France :

- les conversions de sites industriels ou tertiaires du fioul vers le gaz (4,4 TWh consommés) ont permis d'éviter l'émission de 380 000 tonnes de CO₂ ;
- l'utilisation du gaz comme carburant pour la mobilité (près de 270 000 véhicules roulant au gaz) a permis d'éviter l'émission de 200 000 tonnes de CO₂ ;
- enfin, les usages du gaz renouvelable ont permis d'éviter l'émission de 34 000 tonnes de CO₂.

Dans l'habitat, le gaz permet de réduire jusqu'à 20 % les émissions de CO₂, en remplacement de solutions plus carbonées et émettrices de particules comme le fioul. Depuis de nombreuses années déjà, la filière gaz met régulièrement sur le marché des innovations technologiques au service de la sobriété énergétique et de la protection de l'environnement. Ainsi, par exemple, la chaudière gaz à condensation permet de réaliser des économies d'énergies de l'ordre de 25 %, réduisant de fait les émissions de gaz à effet de serre de l'habitat. L'énergie gaz facilite aussi le développement des énergies renouvelables.

De plus, la filière gaz participe pleinement à la croissance verte. Elle favorise l'émergence d'une économie à la fois sobre en énergie et riche en emplois qualifiés et non-délocalisables. Alors que l'énergie gaz représente moins de 17 % du bilan énergétique de la France, la filière compte environ 160 000 emplois, soit près du tiers des emplois du secteur de l'énergie. Le développement du biogaz permettra de surcroît la création de 16 000 emplois permanents supplémentaires d'ici 2020 sur le territoire français. À plus long terme, jusqu'à 90 000 emplois directs et 100 000 emplois indirects pourraient être créés d'ici 2050 grâce à cette nouvelle filière¹.

Dans un mix électrique en forte transition, avec un objectif, en 2030, de 40 % d'ENR dans la production d'électricité, les centrales à gaz sont indispensables pour apporter la flexibilité d'adaptation aux besoins. Cette nécessité est d'ailleurs renforcée par le développement des ENR fatales.

¹ Source GRTgaz, bilan 2015



À ce titre, la mise en place d'un prix plancher du carbone, appliqué à un large périmètre européen (France, Allemagne, Benelux, Suisse et Italie) serait salubre. Il conduirait à éviter, en Europe, 75 millions de tonnes de CO₂ émis par an, en moyenne, sur la période 2016-2020.

En revanche, cette mesure appliquée unilatéralement par la France, conduirait à une forte augmentation des importations d'électricité en France, issue notamment des centrales fonctionnant au charbon. De plus elle conduirait à une réduction de la durée de fonctionnement des centrales à gaz en France de 1 500 heures par an à moins de 500 heures de fonctionnement par an. Cette réduction de fonctionnement aura des conséquences économiques, sociales et plus encore en matière de sécurité d'approvisionnement, avec des fermetures définitives de sites.

Proposition 04.

Stimuler l'usage du gaz en remplacement du charbon et du fioul par la fixation d'un prix plancher européen du carbone avec une visibilité sur son évolution dans le temps.

5. Réduire les consommations d'énergie des logements

La réduction de la consommation énergétique des bâtiments résidentiels et tertiaires est un enjeu majeur tant dans le bâti neuf qu'existant. Elle suppose l'optimisation des méthodes de construction ou de rénovation, qui nécessite une bonne visibilité des acteurs sur les règles en vigueur.

En France les bâtiments résidentiels et tertiaires représentent 44 % de la consommation finale d'énergie:

- 30 millions de logements (dont 15,7 de maisons individuelles, 12 de logements collectifs avec 4,9 avec chauffage collectif).
- 850 millions de m² dans le secteur tertiaire dont 480 pour le secteur privé et 370 pour le secteur public¹.

EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE :

Elle peut se définir comme le rapport entre le service délivré et l'énergie qui y a été consacrée. Son amélioration consiste donc, par rapport à une situation de référence soit à :

- augmenter le niveau de service rendu, à consommation d'énergie constante ;
- économiser l'énergie à service rendu égal ;
- réaliser les deux simultanément.

Pour cela on peut agir sur 6 leviers :

- la diminution des besoins qui sont relatifs au bâti ;
- l'amélioration des équipements techniques (chauffage, ventilation) du bâtiment et leur gestion ;
- la numérisation ;
- le comportement de l'utilisateur ;
- l'exploitation maintenance² ;
- la tenue des performances dans la durée.

¹ Efficacité énergétique dans le bâtiment, FEDENE.

² L'exploitation maintenance peut générer une économie estimée à 12 % selon l'étude Cardonnel Ingénierie.



Les travaux à réaliser pour rendre un bâtiment performant dépendent de la date de construction, de la localisation, de l'état initial et de facteurs qui rendent l'approche au cas par cas plus cohérente. Les gisements de progrès immédiats en matière d'efficacité énergétique se situent à deux niveaux : les systèmes de chauffage et l'enveloppe du bâtiment.

Les conditions de rénovation du parc existant, et notamment l'obligation de réaliser la globalité des travaux en une seule étape, ne permettront pas de générer des temps de retour supportables par les propriétaires et nécessitera des niveaux d'aide publique significatifs. Malgré les dispositifs d'aides comme le dispositif des Certificats d'Économie d'Énergie, le marché de la rénovation énergétique reste atone.

La plupart des ménages ne sont pas en situation de faire face aux investissements et ne savent pas par quels travaux de rénovation commencer. Pour l'Ademe, en 2013 le budget moyen par ménage alloué aux travaux est de 4 359 €, loin des estimations du coût d'une rénovation globale. Dans ces conditions, les Français doivent se concentrer sur la solution offrant le meilleur rapport coût/efficacité, à savoir, en général, la rénovation du système de chauffage et l'isolation des combles.

Il est également indispensable de maintenir leur performance dans le temps et de préserver leur durée de vie. L'impact d'un entretien régulier peut aller jusqu'à 12 % des consommations d'énergie pour les chaudières.

Dans la construction neuve, la réglementation thermique 2012 (RT2012) a marqué une étape importante en produisant des effets bénéfiques¹ pour maîtriser les consommations d'énergie et pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. Par ailleurs, du fait de l'innovation technologique qu'elle a suscitée, la RT a également un effet d'entraînement sur la rénovation thermique du parc des bâtiments existants. Aussi, le premier objectif de la révision de la RT devra être de préserver ces acquis et de les consolider. L'accent pourrait être mis sur le confort thermique et sanitaire. Pour atteindre les objectifs ambitieux que la France s'est fixée en matière de rénovation énergétique, il est indispensable, d'assurer aux ménages et aux entreprises la visibilité nécessaire permettant d'enclencher les investissements.

Proposition 05.

Favoriser la rénovation des systèmes de chauffage dans un cadre fiscal et réglementaire stable, simple et pérenne.

¹ La RT 2012 a permis une division par un facteur 2 à 3 des consommations et des émissions de gaz à effet de serre tout en préservant une part prépondérante de l'énergie électrique : 51 % pour les 5 usages réglementés voire 75 % si l'on considère l'ensemble des usages - en énergie primaire



Études & documents

ENERPRESSE FORUM SYNTHÈSE DES ÉCHANGES

Source : Enerpresse Forum – 9^{ème} édition – Dernière partie

Nous reprenons ci-après la suite de la synthèse des échanges d'Enerpresse Forum, qui s'est tenu les jeudi 23 et vendredi 24 juin à Deauville. Le thème de cette 9^{ème} édition était : « L'énergie, un monde en rupture – Acteurs, flux, politiques, marchés, technologies : comprendre les transformations ? ».

VENDREDI 24 JUIN 2016

RUPTURE TERRITORIALE – Nouvelle carte des territoires, ville durable, gouvernance, décentralisation

Intervenants :

- **Anne BRINGAULT**, Coordination Transition énergétique CLER
- **Joël PEDESSAC**, Directeur général CFBP
- **Pierre GUELMAN**, Directeur des affaires publiques Enedis

Animatrice : Anne-Marie KOPANSKI

Anne-Marie KOPANSKI

La carte administrative se recompose. Les énergies renouvelables se développent plus ou moins vite selon les avis des uns et des autres. Si la transition énergétique est pensée au niveau de l'Union européenne et les États, elle ne sera une réalité que si elle est portée par les collectivités territoriales. Les pouvoirs en matière d'énergie et de climat sont disséminés, sans pour autant se compléter entièrement. Anne BRINGAULT, vous prônez le développement des énergies renouvelables et cherchez à convaincre les villes de la possibilité d'un passage au 100 % énergies renouvelables. De quelle manière les élus réagissent-ils ? Le passage au 100 % énergies renouvelables est-il possible ? Si oui, comment et à quelle échéance ?

Anne BRINGAULT

Nous avons commencé à travailler sur les villes 100 % énergies renouvelables car la transition énergétique favorise la rupture dans les systèmes de gouvernance et dans le jeu des acteurs. La transition énergétique ne se limite pas à une évolution technique et apporte avec elle une modification du rôle des acteurs. En effet, la transition énergétique aura lieu au sein des territoires, de manière tout à fait locale. Les acteurs locaux ont la clé pour agir, sur la rénovation des bâtiments ou les transports par exemple, mais aussi sur la production locale d'énergies renouvelables, ce qui est nouveau, l'énergie étant historiquement une question d'ordre national. Dans ce contexte, des villes prennent des engagements parce qu'elles prennent conscience du rôle qu'elles ont à jouer.



Les villes produisent la majorité des émissions des gaz à effet de serre mondiales et comprennent, par ailleurs, que l'innovation énergétique sera pour elles une source de dynamisme et d'emplois.

Une ville comme Francfort s'est engagée à diviser par 2 sa consommation d'énergie d'ici à 2050. Elle souhaite à cette échéance, que cette consommation provienne exclusivement d'énergies renouvelables, 50 % produite sur son propre territoire et 50 % dans les territoires voisins. En France, les territoires à énergie positive¹ sont essentiellement ruraux. Ces territoires visent l'objectif de réduire au maximum leur consommation et de la couvrir, et même dépasser, par des énergies renouvelables produites localement pour eux, mais également pour d'autres territoires. La volonté de développement économique est centrale dans ces approches. Dans les villes, l'engagement 100 % énergies renouvelables nous renvoie à un engagement de long terme, à 2050. Pour les territoires ruraux, l'échéance envisagée est bien plus proche. Pour une ville, le fait de se projeter à 2050 est à la fois complexe et nouveau. Ce calendrier est bien éloigné du temps politique. Cela étant, le fait de fixer une cible permet de mesurer le niveau d'avancement, de fixer des jalons et de poser le principe d'investissements gradués, mais devant être lancés de manière immédiate. Cette vision de long terme doit permettre de mobiliser les énergies et de montrer le chemin.

Anne-Marie KOPANSKI

Tenez-vous compte des autres politiques urbaines, par exemple celles liées à la mobilité et à l'urbanisme ?

Anne BRINGAULT

Notre approche n'est pas focalisée sur l'électricité. Nous pensons à toutes les énergies, y compris pour la mobilité qui n'est pas le secteur le plus facile à faire évoluer et pour lequel l'urbanisme a un rôle clé. Plus largement, c'est la politique de développement territorial qui est en jeu. Une ville ou une métropole qui souhaite aller dans une démarche vers le 100 % énergies renouvelables ne pourra pas produire 100 % de cette énergie sur son territoire. Une partie de l'énergie viendra des territoires ruraux excédentaires, là où on a davantage de ressources et d'espace. Il s'agit donc de nouer de nouvelles relations entre les territoires urbains et ruraux pour accroître la résilience globale. Ceci ne pourra passer que par une relation gagnant-gagnant avec un apport des villes qui peut être technique ou bien sous forme d'investissement des collectivités et des habitants et une gouvernance qui assure aux territoires ruraux une voix au chapitre sur les projets.

Anne-Marie KOPANSKI

Joël PEDESSAC, vous proposez aux communes non reliées au réseau d'accéder à une offre de gaz. Vous vous présentez comme une alternative au fuel, énergie fortement émettrice. Contrairement aux idées reçues, l'alternative au réseau ne renvoie pas nécessairement aux bombes de gaz.

Joël PEDESSAC

Nous devons en effet conduire un exercice pédagogique pour présenter la forme de notre activité. Aujourd'hui, seuls 30 % du GPL produit dans le monde provient de l'extraction de pétrole. Désormais, tout le reste provient de l'extraction de gaz naturel. Ce dernier est composé à 95 % de méthane et à 5 % de gaz associés. Depuis 2000 et le changement de réglementation en France, les distributeurs de GPL ont été autorisés à construire des réseaux de propane. Cela a ouvert le marché des 26 000 communes non reliées au réseau de gaz naturel. Toutefois, les bouteilles de gaz restent largement utilisées en France, avec 10 millions d'utilisateurs quotidiens. La cuisson domestique s'opère dans notre pays à 35 % avec des bouteilles de gaz. En l'espace de 15 ans, 3 200 réseaux de propane ont été construits, dont 200 environ en délégation de service public. Les 3 000 autres réseaux sont de taille plus réduite et alimentent des copropriétés d'immeubles ou de maisons individuelles. Ce marché est en fort développement. Pour le consommateur final, le passage par ce type de réseau permet d'optimiser les coûts finaux. Du point de vue environnemental, il faut savoir que le propane renouvelable, produit par fermentation, pourrait totalement se substituer au gaz de nos citernes et de nos bouteilles.

¹ <http://www.territoires-energie-positive.fr/>



Il reste cependant à intégrer les coûts respectifs de la molécule fossile et de la molécule renouvelable. Cela étant, le développement du propane renouvelable constitue une bonne nouvelle.

Anne-Marie KOPANSKI

Le GPL renouvelable est-il seulement destiné aux bouteilles ou pourrait-il être intégré aux réseaux de propane ?

Joël PEDESSAC

Selon les annonces de Primagaz, il s'agirait de propane destiné aux réseaux et aux citernes. Les bouteilles contiennent essentiellement du butane. Le procédé de fermentation de biomasse se trouve actuellement en phase de R&D. Les productions à l'échelle industrielle devraient fortement se développer dans les prochaines années.

Anne-Marie KOPANSKI

Pierre GUELMAN, nous allons parler avec vous de la réforme des territoires. À quel point fait-elle évoluer les relations d'ENEDIS (ex-GRDF) avec ses partenaires institutionnels ?

Pierre GUELMAN

L'évolution des mailles territoriales est centrale. Pendant très longtemps, la fée électricité a été une industrie locale. En 1906, le législateur a confirmé ce fait local en transférant la priorité du réseau de distribution vers les communes. En 1946, la Loi de nationalisation dispose d'un monopole vertical intégré pour répondre à un besoin de production et de consommation en croissance. Ce système à deux pieds, impliquant une forte régulation nationale et une gestion locale du réseau de distribution, a longtemps montré son efficacité. Grâce à ce système de péréquation, le prix est le même partout en France, comme peut l'être le timbre-poste. Au niveau local, le système s'est structuré à une échelle départementale. En 2016, nous sommes frappés par la dimension locale de l'énergie dans la sphère politique. Les territoires souhaitent reprendre en main leur destin énergétique. Auparavant, l'électricité constituait un vecteur de développement économique lorsqu'elle arrivait dans un territoire. Autrement dit, la consommation d'énergie favorisait le développement. Aujourd'hui, c'est aussi sa production qui constitue un facteur de développement économique local pour les territoires. Cette évolution est tout à fait remarquable.

Pour autant, l'échelon territorial pertinent pour la transition énergétique reste à définir.

Or, techniquement, le réseau de distribution s'affranchit de toute contrainte politique, institutionnelle et administrative. Notre maille est éminemment technique. Nous devons piloter le réseau pour garantir la qualité de la fourniture en tout point du territoire. Nous devons être présents lorsque se produisent des aléas climatiques. Bien évidemment, cette réalité technique est organisée dans un espace contractuel, celui du contrat de concession. En l'espace de 10 ans, nous sommes passés de 1 300 à 600 contrats de concession avec les collectivités.

Dans la Loi de transition énergétique, il n'existe presque aucun sujet où le réseau de distribution n'occupe pas une place centrale. Nous devons être en mesure d'accompagner les acteurs locaux et régionaux et de répondre à leurs interrogations. Nous devons aider les intercommunalités à construire leur PCAET, lequel sera obligatoire en 2018. Nous devons pouvoir proposer des solutions d'intégration aux territoires souhaitant promouvoir l'autoconsommation. En synthèse, pour nous, il n'existe pas de maille territoriale idéale, notre objectif est permettre à tous les territoires, qu'elle qu'ils soient, d'entreprendre leur projets en pouvant compter sur un interlocuteur Enedis bien identifié et connu.

Toutes ces évolutions annoncent-elles une rupture du socle qu'est la péréquation ? Les tarifs énergétiques sont fixés par la Commission de Régulation de l'Énergie. À titre personnel, je pense qu'il est de l'intérêt de tous les territoires de combiner : une dimension nationale confortée et une dimension locale approfondie. En effet, la péréquation tarifaire est permise par l'organisation nationale. Une maille nationale permet d'optimiser toute une série d'interventions, par exemple lorsque se produisent des aléas climatiques.



Au niveau local, avec le développement de l'autoconsommation, nous ne serons plus seulement un gestionnaire de réseau, mais deviendrons un gestionnaire de flexibilité et de boucle local. Au total, la solidarité nationale n'est pas l'ennemie du renforcement des politiques locales.

Anne-Marie KOPANSKI

Les collectivités ont souvent reproché aux opérateurs de ne pas fournir suffisamment de données. Avec la transition énergétique, quel sera le rôle de la donnée ?

Pierre GUELMAN

Voici un mois, les Pouvoirs publics ont lancé un concours ouvert aux start-ups et visant l'utilisation de la donnée énergétique. La start-up ayant obtenu le 2^{ème} prix proposait le développement d'une information météorologique (vent ou ensoleillement) pour inciter les consommateurs à adapter leurs comportements selon la disponibilité des ENR. Le compteur Linky permettait de mesurer le niveau d'adaptation des consommateurs à cette information. La donnée présente ainsi une grande valeur. Face aux demandes des autorités concédantes, nous fournissons des données et tendons vers davantage de transparence. Nous sommes gestionnaires du service public de la donnée. Nous avons la responsabilité de les collecter. Nous avons ensuite pour mission de les rendre anonymes. Le caractère anonyme des données est essentiel et concourra à une confiance grandissante de la population dans l'open data. Une fois la donnée collectée et rendue anonyme, notre mission consiste à la mettre à disposition des collectivités. Sur tous ces points, les dispositions légales sont en cours de finalisation. Il reste en effet à préciser la nature et la forme des données que l'opérateur doit fournir aux acteurs des territoires.

Anne-Marie KOPANSKI

Le partage des données avec les collectivités concerne également la précarité énergétique.

Pierre GUELMAN

La question de la précarité énergétique relève de la responsabilité des fournisseurs. Nous sommes parfois amenés à faire le constat d'une situation, par exemple si le fournisseur nous demande de procéder à une coupure. Dans cette situation, nous sommes en mesure de conseiller le client et de l'orienter vers les dispositifs d'aide. Notre rôle s'arrête là, mais il nous revient de le jouer.

*Échanges avec la salle***Une participante**

Enedis se positionne comme un partenaire de la flexibilité. Sauf erreur de ma part, les données en aval du compteur Linky ne seront pas sous votre contrôle. Comment développez-vous votre flexibilité avec les seules données du compteur ?

Pierre GUELMAN

Vous avez raison de rappeler que notre rôle s'arrête au compteur. S'il n'est pas utilisé pour prodiguer des conseils aux clients, je pense qu'une grande partie de son potentiel ne sera pas utilisé. Notre rôle s'arrête à la porte du consommateur. Il revient aux acteurs (fournisseurs, opérateurs d'effacement, etc.) de prendre le relais.

Un participant, conseiller communal de Châtenay-Malabry

La décentralisation, telle qu'initialement inscrite dans la Loi NOTRe, était tout à fait incohérente. Dans nos villes, nous perdions la maîtrise de la construction. Grâce au changement de majorité régionale en Île-de-France, un rééquilibrage a pu être opéré. Toutefois, le flou reste important. La ville est la seule institution qui n'a pas bougé. Elle est la seule en qui les Français font encore confiance. Je ne suis donc pas certain que la Loi NOTRe soit le meilleur outil de décentralisation.

Anne BRINGAULT

En Île-de-France, il est vrai que le Grand Paris se met en place et tâtonne. Le processus est en cours, et je comprends le sentiment que nous n'avons fait que rajouter une strate administrative. Il faudra attendre quelques années pour voir si les résultats sont positifs, sachant qu'il y a urgence à agir.



Dans le reste de la France, la création des grandes métropoles a permis de mutualiser les travaux et de clarifier les responsabilités.

Jacques DUCHET

Aujourd'hui, 80 % de la population française vit en milieu urbain ou périurbain. En outre, 50 % des habitations de 2050 sont déjà construites. La précarité énergétique se développe. Les collectivités territoriales ont de moins en moins d'argent. La dette de l'État représente 1 an de PIB. Qui paiera donc pour la rénovation énergétique ?

Anne BRINGAULT

L'enjeu renvoie davantage à la rénovation, dans la mesure où la réglementation thermique sur le neuf est assez satisfaisante. En 2015, 100 % des bâtiments devront être au niveau BBC. Je reconnais que l'atteinte de cet objectif sera complexe. Il nous faudra mobiliser les outils financiers. Aujourd'hui, ces outils financiers sont trop nombreux et finalement illisibles pour le particulier, et ce d'autant plus que ces outils sont changeants. Il convient par ailleurs de centrer les aides sur les rénovations les plus efficaces. L'effort doit donc être rationalisé, par un dispositif d'aide stable et lisible et une focalisation sur les actions les plus efficaces en terme de performance énergétique. L'aide aux publics précaires doit être favorisée. Différentes études montrent d'ailleurs que la résorption de la précarité énergétique a un effet bénéfique sur la situation sanitaire et sur les dépenses de santé devant être supportées par les pouvoirs publics. En France, une étude économique a été commanditée pour évaluer le coût et les bénéfices de la résorption de la précarité énergétique. Sur tous ces sujets, l'action de terrain pour convaincre les acteurs de l'efficacité des solutions possibles reste primordiale.

KEYNOTE – RUPTURES DES FINANCEMENTS

- Participatif, associatif, public : évaluer les nouveaux types de financement
- Par **Ivan FAUCHEUX**, Directeur de Programme énergie et économie circulaire, Commissariat général à l'investissement

Ivan FAUCHEUX

Mon exposé sera peut-être frustrant, dans la mesure où j'espère que vous en ressortirez avec davantage de questions que de réponses. Sommes-nous dans une phase de rupture des financements ? Dans le domaine des financements d'actifs, nous observons un engouement pour les démarches participatives. En Allemagne, 40 % des installations d'énergies renouvelables sont possédées par des particuliers ou des groupes de particuliers. En France, la part des particuliers est infinitésimale. En Allemagne, le portage de ces actifs est réalisé par des sociétés coopératives. À terme, le financement participatif devrait permettre d'élargir le champ des intérêts stratégiques des différents acteurs. Dans une logique territoriale, le financement participatif aura une valeur intéressante. Chaque infrastructure de production d'énergie sera en concurrence avec les autres. Actuellement, leur développement se produit dans un cadre réglementaire reposant sur le principe de l'enquête publique. Le financement participatif pourrait avoir pour vertu de donner de la visibilité aux soutiens locaux, notamment financiers, au déploiement de certaines infrastructures. La question est ouverte, mais le financement participatif pourrait avoir pour effet d'être une expression de l'acceptabilité locale de ces infrastructures.

Dans le domaine de la rénovation énergétique de bâtiments, le financement participatif existe depuis très longtemps. Je fais tout simplement référence aux syndicats de copropriétaires. Cependant, je vous invite à essayer de vendre un projet de rénovation énergétique à une copropriété pour voir quel est réellement le sentiment de solidarité entre l'habitant du 1^{er} étage et celui qui vit sous les combles.



Échanges avec la salle

Corine DUBRUEL

Les Pouvoirs publics semblent réticents à l'émergence d'une économie d'échanges entre particuliers et privilégient le développement de réseaux publics locaux.

Ivan FAUCHEUX

Deux visions existent. Une première vision est favorable à la libéralisation. Toutefois, le réseau électrique est un outil que nous ne pouvons pas perturber tous les jours en y injectant massivement de l'énergie et prendre le risque de le faire sauter. Techniquement, gérer le courant dans les 2 sens est très complexe. L'utilisateur ne perçoit pas la difficulté technique devant être levée pour qu'il puisse à tout moment injecter de l'énergie dans le réseau et permettre à un autre utilisateur de la consommer. En l'état actuel des choses, les détecteurs de défaillance, datant de l'époque où la circulation se faisait dans un seul sens, ne détectent pas nécessairement les défaillances sur les courants remontants. Les conditions techniques ne sont pas réunies aujourd'hui pour mettre en place des réseaux locaux. Les places de marché qui existent sont essentiellement digitales et présentent donc un caractère théorique.

Emmanuelle CARPENTIER

Sans nier les difficultés techniques que vous venez d'évoquer, n'y voyez-vous pas surtout des prétextes mis en avant pour s'opposer au développement des réseaux locaux ?

Ivan FAUCHEUX

Je vais répondre à votre question par une autre question. Un acteur - privé ou public - assis sur un monopole peut-il souhaiter s'en défaire ? Cela étant, je ne sais pas si les obstacles que je mentionne peuvent être ramenés à une supposée mauvaise volonté du gestionnaire de réseau. La gestion de l'énergie ne peut pas être digitalisée à 100 %. L'énergie électrique peut créer des dommages, elle peut tuer. Nous ne pouvons pas ouvrir un réseau aussi dangereux sans prendre un certain nombre de précautions. Négliger la sécurité serait un mauvais service à rendre à cette filière.

Pierre-Albert LANGLOIS, France Energie Éolienne

Le financement participatif reste très peu emportant en France. Comment l'expliquez-vous ?

Ivan FAUCHEUX

En Allemagne et au Danemark, différents champs et différentes structures sont historiquement portés par les collectivités territoriales. En France, l'essentiel des infrastructures a été porté par des autorités nationales. En Allemagne, une partie importante des installations d'énergies renouvelables appartenant à des particuliers le sont en réalité par des agriculteurs ou des activités agricoles. Ainsi, la véritable part des particuliers parmi les installations d'énergies renouvelables n'est que 6 % à 7 %. Cela reste néanmoins nettement supérieur à ce que nous voyons en France. La Loi de transition énergétique ouvre des possibilités, mais qui ne se concrétiseront que si les particuliers peuvent disposer d'un conseil donné par un tiers de confiance. Il faut ensuite être en mesure de gérer ces infrastructures.

Christine KERDELLANT

Très bien. Passons à présent à notre dernière table ronde.

TABLE RONDE : RUPTURES TECHNOLOGIQUES

- Stockage et nouvelles technologies

Intervenants

- **Christian DECONNINCK**, Président ATEE
- **Olivier GENESTIER**, Chargé de mission Digital Workplace Total
- **Jean-François LE ROMANCER**, CEO KEYNERGIE
- **Pierre FESSLER**, Fondateur et Président LEVISYS



Animatrice : Christine KERDELLANT

Christian DECONNINCK

Le stockage d'énergie revêt de multiples formes. Il est apprécié selon des paramètres variés en fonction de l'utilisation qui est faite de l'énergie (disponibilité, rapidité de mise en œuvre, durée de vie, capacité à restituer l'énergie stockée, coût de l'investissement, puissance, etc.). Du point de vue réglementaire, nous percevons quelques frémissements. Je pense à l'un des appels d'offres de la Commission de Régulation de l'Énergie, à certains articles de la Loi de transition énergétique et à la PPE énergies renouvelables. En 2013, une étude a été conduite par l'Ademe et des industriels du stockage. Il en ressort que le solaire permet de rééquilibrer le réseau en milieu de journée. Le développement du photovoltaïque d'ici à 2030 viendra majorer assez sensiblement nos capacités de stockage. *A priori*, nous aurions besoin d'1 à 2 GWh de STEP (station de transfert d'énergie par pompage) et de 600 mWh de stockage de réserves plus rapides d'ici à 2030. Sur ces aspects, je note que la PPE est en cohérence avec les conclusions de l'étude.

Christine KERDELLANT

Olivier GENESTIER, vous êtes chargé de mission dans le digital chez Total. Quelles sont les ruptures technologiques que vous mettriez en avant ?

Olivier GENESTIER

Trois domaines vont vraiment changer la donne. Je pense d'abord aux objets connectés. Chez Total, nous connectons les pompes et les raffineries, afin de suivre le fonctionnement des installations et d'optimiser la maintenance. Nous connectons également les opérateurs pour savoir s'ils sont en position debout, pour voir comme ils se comportent. En matière d'objets connectés, nous n'en sommes qu'au début et les pouvoirs de l'imagination sont grands. Nos équipes digitales explorent ce champ et nous avons déjà travaillé sur les questions de casques et de gants connectés. Le deuxième domaine qui changera la donne renvoie aux systèmes capables de comprendre les tendances, d'anticiper, d'établir des prédictions. Chez Total, nous avons une « RAID room », il s'agit d'une plateforme de maintenance prédictive à distance des machines tournantes c'est-à-dire des turbines et des compresseurs, répartis sur nos plateformes pétrolières dans le monde entier. Depuis sa mise en place, il y a un an, il y a eu 0 accident ou incident. Les applications sont très diverses et dépassent le champ de la maintenance prédictive. Dans un avenir plus ou moins proche, nous pourrions imaginer que ces systèmes puissent comprendre le fonctionnement d'une usine, voire mieux encore, celui des clients. Combinés aux objets connectés, ces systèmes apprenants peuvent créer une forte valeur ajoutée. Enfin, le troisième domaine renvoie aux capacités de calcul. Chez Total, nous avons le 1^{er} supercalculateur privé au monde. Il est utilisé par nos métiers de géosciences. Sa puissance de calcul est de 6.5Pflops soit l'équivalent de 80 000 ordinateurs personnels. Ces nouvelles capacités, combinées aux objets connectés et aux systèmes apprenants, ouvrent de grandes perspectives. Au travers de la maintenance prédictive, nous sommes vraiment très loin d'explorer l'ensemble des possibilités des systèmes apprenants.

Christine KERDELLANT

Pour Total, que sont finalement les impacts concrets ?

Olivier GENESTIER

Les possibilités sont nombreuses. Récemment, nous avons fourni à quelques start-ups les données de consommation des stations de lavage, afin de chercher à optimiser le fonctionnement et le plan commercial. Depuis cette expérience, le lavage est l'une des offres fonctionnant le mieux chez Total.

Christine KERDELLANT

Pierre FESSLER, pouvez-vous nous parler de LEVISYS ?

Pierre FESSLER

Merci de me donner l'occasion de présenter une technologie de stockage assez peu connue, à savoir le stockage par volant d'inertie. Avant d'entrer le vif du sujet, je souhaiterais faire quelques remarques à



caractère général sur le marché de l'électricité. Nous avons trop souvent tendance à réduire ce marché à un producteur, à un transporteur, à un distributeur et à un consommateur. Nous oublions la fonction essentielle de régulation du réseau. Aujourd'hui, le réseau est éminemment stable parce qu'il immobilise une partie de la production. Le Japon est complètement revenu de ce système. Après le tremblement de terre, ce réseau très stable a mis le pays à genoux. Aux États-Unis, le modèle est fragmenté. En Afrique, il est quasi inexistant. La régulation du réseau est réalisée principalement par les moyens de production. La fonction de régulation peut être optimisée en passant d'une logique de régulation par la production à une logique de régulation par le stockage.

Le volant d'inertie est probablement le premier moyen inventé par l'homme. Des tours de poterie vieux de 5 000 ans ont été retrouvés. Voici donc 5 000 ans, l'homme avait compris qu'il obtiendrait une meilleure symétrie en faisant tourner son matériau. Le phénomène est dû à l'énergie cinétique. Ce principe a évidemment été modernisé dans les 5 000 années qui ont suivi. Après une dizaine d'années de recherche et de développement, LEVISYS propose un outil permettant de stocker 13,5 kWh à la vitesse nominale. Les temps de réponse à la charge et à la décharge sont extrêmement rapides. Le nombre de cycles à 100 % de décharge est 100 fois supérieur à ce qu'il est en électrochimie. Le rendement s'établit à 97 %, ce qui permet à la technologie d'être première de la classe, après en avoir été la dernière. J'ajoute que nous n'avons pas besoin de climatisation pour faire fonctionner le système.

Nous participons actuellement à 2 grands projets soutenus par l'Ademe et le Programme d'Investissements d'Avenir. Le projet Smart ZAE a reçu le trophée de la transition énergétique de l'usine nouvelle au mois de juin. Il consiste à équiper une zone d'activités économiques de Toulouse d'équipements de production d'énergies renouvelables reliés à un système de stockage comptant 10 volants d'inertie. La logique revient à montrer que la zone d'activités économiques peut constituer une brique stable du réseau. Il ne s'agit pas de se couper du réseau, mais de faire en sorte que la production d'énergies renouvelables permette à la zone d'activités économiques de ne pas perturber le réseau par son comportement. Ce modèle peut être étendu à un quartier ou à une ville. Nous participons également au projet Flyprod, visant à développer une ligne pilote de construction de volants d'inertie. Le bâtiment a été préfinancé par le conseil départemental de l'Aube. La ligne pilote est en cours d'installation et devrait permettre de produire 100 machines par an à compter de 2017.

Au-delà de ces 2 grands projets, nous nous investissons dans la construction d'une ferme de stockage de 10 MWh, en vue de réguler la fréquence et la tension du réseau par la vente du service au régulateur de ce réseau.

Le volant d'inertie peut également être utilisé pour la recharge rapide des batteries. Avec 2 volants d'inertie, vous pouvez recharger une Zoé en 15 minutes sans perturber le réseau, prévoir un back-up pour vos datacenters, soutenir la tension des voies ferrées SNCF, etc.

Christine KERDELLANT

Quelles sont vos perspectives de développement ?

Pierre FESSLER

Voici quelques années, les grands industriels que nous sollicitons nous invitaient à renouer le contact dès lors qu'il nous serait possible de proposer un prototype de classe mondiale et de le produire à grande échelle. Nous réunissons désormais ces 2 conditions. Le challenge qui se présente à nous consiste donc à vendre nos machines. Les contacts commerciaux que nous avons sont encourageants et nous permettent de croire que les premières ventes seront réalisées en 2016.

Christine KERDELLANT

Cette technologie existe-t-elle dans d'autres pays ?

Pierre FESSLER

Notre principal concurrent est américain. Il a déjà déployé 2 fermes de volants d'inertie et assure une fonction de régulation de fréquence. Cet acteur a ouvert la voie, mais je dois dire que notre technologie est moins coûteuse et plus performante.

**Christine KERDELLANT**

Jean-François LE ROMANCER, qu'est-ce que KEYNERGIE ?

Jean-François LE ROMANCER

Keynergie est une société d'expertise dans le domaine de l'innovation énergétique. Nous avons eu l'occasion d'intervenir sur plusieurs technologies de stockage, et nous pilotons également l'un de ces projets. Il s'agit du projet Stolect, dédié au stockage massif d'électricité qui a été lauréat du Concours Mondial de l'Innovation en 2014. Ce projet est également soutenu par le Programme d'Investissements d'Avenir. Notre positionnement avec d'« un pied dans la recherche et un autre dans l'industrie » nous permet de contribuer à créer des passerelles entre la recherche et le marché.

Dans le domaine des batteries nul doute que l'on observe des baisses de prix importantes. Ceci dit, il faut aussi être prudent car les effets d'annonce sont importants. En effet, les prix annoncés correspondent souvent au prix des cellules seules sans prendre en compte le prix des équipements annexes (onduleurs, BMS, etc). Parfois, on pourrait se demander si le jeu ne viserait pas à annoncer les prix les plus bas pour décourager les concurrents...

Tout d'abord, il convient de préciser que l'on s'intéresse au stockage pour favoriser l'intégration des énergies renouvelables mais que pour cela il est en compétition avec d'autres solutions comme le développement des réseaux et des interconnexions et le pilotage de la demande.

Le domaine du stockage est particulièrement intéressant du point de vue de l'innovation dans l'énergie. Il est souvent présenté comme étant le Graal dans l'énergie (ce qui motive des programmes de recherche importants dans le monde) mais en même temps d'autres messages sont moins encourageants : on entend dire que l'on en a pas besoin avant longtemps, ou qu'il n'y a pas d'espace économique pour le stockage, ou au contraire que le problème est en passe d'être résolu ou encore que le potentiel des STEP est encore largement suffisant pour répondre au besoin.

Ces remarques peuvent être justifiées à l'échelle de la France, qui ne constitue pas nécessairement une zone privilégiée pour le développement du stockage compte tenu du développement des réseaux. Or les start-up qui développent de nouvelles technologies de stockage ne visent justement pas ce marché mais davantage des pays pour lesquels les réseaux électriques sont faibles ou peu développés, je pense à l'Afrique par exemple.

Ainsi, ce contexte que je viens de décrire est problématique de mon point de vue car il ne donne pas beaucoup de visibilité aux investisseurs et risque de freiner le développement des technologies en France. En effet, pour mener une action de recherche et développement ambitieuse pendant 10 ans, il faut avoir une certaine visibilité sur la levée des risques technologiques et des risques marchés.

Nul doute sur le fait la décarbonisation à grande échelle du mix énergétique passera en grande partie par le développement massif des énergies renouvelables et par le développement des technologies de stockage.

Or aujourd'hui, même si on peut se réjouir des progrès réalisés sur le développement de diverses technologies, force est de constater que le problème du stockage des grandes puissances est encore loin d'être résolu.

En effet, dans le domaine du stockage, nous devons distinguer le stockage en puissance du stockage en énergie. Beaucoup des solutions dont on parle correspondent surtout à des solutions de stockage en puissance, elles permettent d'assurer des services systèmes.

Aujourd'hui, pour le stockage massif de l'énergie ce sont principalement les STEP qui y répondent, elles représentent 99 % des solutions de stockage dans le monde. La densité énergétique du stockage gravitaire est relativement faible. Pour donner un ordre de grandeur retenons que pour stocker 1 kWh revient en quelque sorte à monter 1 tonne d'eau à une hauteur de 360 m soit une hauteur supérieure à celle de la Tour Eiffel.



Ainsi il faut bien prendre la mesure des enjeux liés au stockage de grandes quantités d'énergie. Si on considère par exemple une centrale éolienne de 500 MW produisant à la puissance maximale pendant plusieurs jours lors du passage d'une dépression on prend la mesure des quantités d'énergie à stocker (plusieurs dizaines de GWh)..

Ainsi, les batteries ne sont pas à la hauteur du besoin pour le stockage d'énergie, aujourd'hui seule les STEP peuvent y répondre.

Pour autant, elles ne constituent pas pour autant une solution à la hauteur des besoins futurs. Tout d'abord, ces dernières se trouvent principalement dans des zones montagneuses et ce n'est pas de ces zones que proviennent essentiellement les énergies renouvelables intermittentes qui nécessitent la mise en place de stockage. Par ailleurs, plusieurs études Européennes soulignent les écarts parfois très importants entre les capacités théoriques et les capacités réalisables. Pour la France, il y a un facteur 40 entre les deux !

Ainsi pour le cas de la France, le besoin additionnel en matière de stockage massif serait de 400 GWh selon une étude Européenne. En tenant compte des contraintes réelles, les STEP pourraient présenter un potentiel total de 100 GWh. Il manque donc 300 GWh, il existe donc un besoin pour d'autres solutions de stockage.

Des rupture technologiques sont possibles dans le stockage en énergie, mais il faut créer les conditions pour qu'elle puisse se produire.

Échanges avec la salle

Anne BRINGAUD

Vous n'avez pas cité le power to gas, lequel permet également de stocker de l'électricité.

Jean-François LE ROMANCER

En effet, je n'ai pas évoqué cette capacité de stockage, aujourd'hui nous sommes encore loin de la compétitivité économique pour des applications de stockage de l'électricité. Comme évoqué hier au cours d'une table ronde, je pense que la filière hydrogène industrie verra plus rapidement le jour.

Joël PESSAC

À 13 ou 14 centimes le kWh, est-il possible de dégager suffisamment de ressources pour développer les capacités de stockage ?

Jean-François LE ROMANCER

Nous devons distinguer le prix de gros du prix pour le consommateur. Aujourd'hui la valorisation d'un système de stockage sur les marchés de l'électricité est difficile car les « *spreads* » soit les écarts entre les prix hauts et bas sont trop faibles. C'est pour cela qu'il faut une approche plus globale pour analyser les bénéfices d'un système de stockage pour la collectivité. Ensuite, les pouvoirs publics doivent jouer leur rôle en mettant en place une réglementation qui permette une juste répartition des bénéfices.

SOMMAIRE

1- STATISTIQUES

Pages 1-5

- ▶ Données climatiques
- ▶ Chiffres-clés
- ▶ Ventes de GPL en France
- ▶ Installations neuves propane
- ▶ Ventes de véhicules particuliers
- ▶ Baromètre du GPL carburant
- ▶ Connexions au site cfbp.fr



1 STATISTIQUES (octobre 2016)

▶ DONNÉES CLIMATIQUES

	Oct 2015	Oct 2016	Variation 2016/2015
Température moyenne	12,1°C	12,1°C	0
Nombre de jours ouverts	22	21	-1
Degrés-jours du mois	153,5	155,9	+ 1,5 %
Coefficient de rigueur	1,174	1,192	+ 1,5 %
Degrés-jours cumulés	1 348,61	1 340,1	-0,6 %

Source : CPDP – Comité professionnel du pétrole (Bulletin mensuel)

▶ Chiffres-clés des GPL pour oct 2016

- > Total Ventes « vrac » oct 2016 vs oct 2015 : -7,8%
- > Total Ventes « conditionné » oct 2016 vs oct 2015 : -8,0%
- > Total Ventes « GPL carburant stations » oct 2016 vs oct 2015 : -15,1%

2- ACTUALITÉS

Pages 6-12

- ▶ Le CFBP lance son activité de consulting (p.6)
- ▶ Le GPL aux 23e Rencontres Transports & Mobilité (p.7)
- ▶ Retour sur l'énergie GPL aux 17e Rencontres de l'Énergie (p.9)
- ▶ Zoom sur le 29e World LPG Forum & le Congrès AEGPL 2016 (p.11)

4 - DANS LES MÉDIAS ! Pages 13-18

- ▶ « Le GPL, l'alternative écologique » - CT Magazine, Novembre 2016 (p.13)
- ▶ Interview : Joël Pedessac dans l'émission « Ça roule ! » du 29-10 sur Sud Radio (p.14)

Comité Français du Butane et du Propane

8, terrasse Bellini
92807 PUTEAUX CEDEX
contact@cfbp.fr
www.cfbp.fr
N° SIRET : 784 855 033 00063

Suivez-nous sur les réseaux sociaux !



► VENTES DE GPL EN FRANCE (en tonnes) : adhérents du CFBP - octobre 2016

	MOIS			CUMUL ANNÉE		
	Oct -2016	Oct -2015	Variation	Oct -2016	Oct -2015	Variation
BUTANE						
conditionné	19 754	21 854	-9,6%	200 653	210 623	-4,7%
vrac	4 362	5 592	-22,0%	30 310	36 257	-16,4%
s/total Butane	24 116	27 446	-12,1%	230 963	246 880	-6,4%
conditionné	8 948	9 578	-6,6%	101 694	104 151	-2,4%
Condi/carburant	5 318	5 551	-4,2%	50 390	51 376	-1,9%
s/total conditionné	14 266	15 129	-5,7%	152 084	155 527	-2,2%
Vrac carburant	2 680	2 676	0,1%	25 328	25 151	0,7%
Vrac 0/6 T	42 162	41 452	1,7%	426 450	451 949	-5,6%
Vrac 6/12 T	10 535	9 886	6,6%	96 404	96 993	-0,6%
Vrac 12/80 T	23 531	26 131	-9,9%	158 504	162 018	-2,2%
Vrac 0/80 T	76 228	77 469	-1,6%	681 358	710 960	-4,2%
Vrac > 80 T	31 994	39 596	-19,2%	182 641	192 043	-4,9%
Réseau canalisé	2 999	2 936	2,1%	43 419	43 954	-1,2%
Sous-total vrac	113 901	122 677	-7,2%	932 746	972 108	-4,0%
Sous-total propane	128 167	137 806	-7,0%	1 084 830	1 127 635	-3,8%
GPLc / Stations	5 453	6 421	-15,1%	60 961	68 242	-10,7%
Total conditionné	34 020	36 983	-8,0%	352 737	366 150	-3,7%
Total vrac	118 263	128 269	-7,8%	963 056	1 008 365	-4,5%
TOTAL	157 736	171 673	-8,1%	1 376 754	1 442 757	-4,6%
Dont carburant	13 451	14 648	-8,2%	136 679	144 769	-5,6%

▶ INSTALLATIONS NEUVES GAZ PROPANE - octobre 2016

RÉGIONS	MOIS			CUMUL ANNÉE		
	Oct 2016	Oct 2015	variation	Oct 2016	Oct 2015	variation
Alsace	8	8	+ 0%	58	43	+ 35%
Aquitaine	36	47	- 23%	282	225	+ 25%
Auvergne	17	15	+ 13%	160	126	+ 27%
Basse-Normandie	17	23	- 26%	196	239	- 18%
Bourgogne	18	17	+ 6%	115	97	+ 19%
Bretagne	43	24	+ 79%	265	309	- 14%
Centre	22	40	- 45%	214	281	- 24%
Champagne-Ardenne	11	6	+ 83%	88	34	+ 159%
Corse	30	1	+ 2900%	127	10	+ 1170%
Franche-Comté	17	18	- 6%	181	127	+ 43%
Haute-Normandie	20	28	- 29%	154	186	- 17%
Ile-de-France	15	15	+ 0%	133	95	+ 40%
Languedoc-Roussillon	18	11	+ 64%	128	98	+ 31%
Limousin	19	16	+ 19%	85	107	- 21%
Lorraine	7	13	- 46%	89	97	- 8%
Midi-Pyrénées	19	18	+ 6%	209	136	+ 54%
Nord-Pas-de-Calais	14	5	+ 180%	100	96	+ 4%
Pays de la Loire	67	66	+ 2%	544	475	+ 15%
Picardie	25	54	- 54%	213	235	- 9%
Poitou-Charentes	18	32	- 44%	117	133	- 12%
Provence-Alpes Côte d'Azur	16	30	- 47%	241	197	+ 22%
Rhône-Alpes	106	107	- 1%	1065	774	+ 38%
TOTAL	563	594	- 5%	4764	4120	+ 16%

Source : Qualigaz

► VENTES DE VÉHICULES PARTICULIERS NEUFS EN FRANCE PAR ÉNERGIE

Octobre 2016

Énergies	Octobre				Cumul à fin octobre 2016			
	2016	2015	variation	PDM	2016	2015	variation	PDM
Gazole	78 211	87 911	-11,0%	50,4%	867 568	914 478	-5,1%	52,3%
Essence	70 295	66 236	6,1%	45,3%	725 154	604 115	20,0%	43,7%
GPL	20	19	5,3%	0,0%	251	1 451	-82,7%	0,0%
Hybride	5 006	5 786	-13,5%	3,2%	46 091	49 362	-6,6%	2,8%
Électrique	1 543	1 757	-12,2%	1,0%	17 634	13 536	30,3%	1,1%
Superéthanol	88	18	388,9%	0,1%	863	147	487,1%	0,1%
GNV	29	10	190,0%	0,0%	77	83	-7,2%	0,0%
Autres			0,0%	0,0%	2			0,0%
TOTAL	155 192	161 737	-4,0%	100,0%	1 657 640	1 583 172	4,7%	100,0%

Source : 3A

► BAROMÈTRE MENSUEL DU GPL CARBURANT : moyenne octobre 2016



Source : MEEM

http://www.developpement-durable.gouv.fr/Prix-de-vente-moyens-des_10724

► CONNEXIONS AU SITE cfbp.fr

Nombre de visites et 5 premiers points d'entrée sur le site sur les 4 derniers mois

	Juillet 2016	Août 2016	Sept 2016	Nov. 2016
Nombre total de visites sur le site	18 943	20 176	20 463	22 396
Top 5 des points d'entrée sur le site				
Accueil	23,4 %	27,8 %	27,8 %	33,4 %
Carte stations GPL/CFBP	16,7 %	16,3 %	11,5 %	9,5 %
Caractéristiques générales des GPL	6,1 %	6,8 %	7,1 %	8,0 %
Réseau des stations	4,8 %	4,7 %	3,2 %	-
Conseils et informations	-	3,3 %	3,2 %	2,9 %
Atouts du GPL	-	-	-	2,9 %

Le CFBP lance son activité de consulting

Mettant à profit ses 80 ans d'expérience dans l'industrie GPL française, le CFBP vient de lancer sa nouvelle activité de consulting.

Assistance et conseil technique, développement d'activités et de sites, formation professionnelle... : cette expertise, destinée aux professionnels de la filière en France comme à l'international, s'applique à tous les domaines de la *supply chain*.



Produits
(qualité,
composition)



Matériels
(bouteilles, citernes, gaz en réseau)
et usages gaz



Sites
industriels
(SEVESO)



Transport
de matières dangereuses,
logistique et distribution

À l'heure actuelle, le CFBP accompagne deux clients, dont Gaz de Tahiti.

Sébastien Millot, Directeur Opérations et techniques de Gaz de Tahiti, témoigne : « Depuis 9 mois, le CFBP assiste régulièrement Gaz de Tahiti sur les domaines de sécurité, pratiques métier, performances opérationnelles, meilleures techniques disponibles, réglementation des appareils à pression, assistance à la maîtrise d'ouvrage technique de projet. Une véritable force de conseil, et une expertise « on line » qui améliorent déjà nos pratiques en termes de sécurité et de qualité de services ! ».



→ Envie d'en savoir plus ? Téléchargez notre plaquette [ici](#) !



Crédit photographique : Petredec

e.coquin@cfbp.fr

Le GPL aux 23^e Rencontres Transports & Mobilité



Le 8 novembre dernier, GPL et bio GPL ont fait entendre leurs voix au sein de la table ronde « *Transport & Mobilité : les grandes évolutions à venir* ».

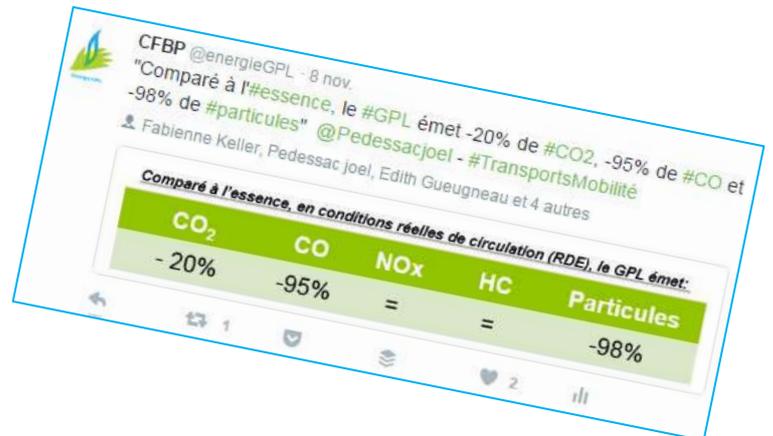
Les Rencontres de la mobilité rassemblent acteurs publics et privés, médias et représentants de la société civile pour débattre des enjeux relatifs à la mobilité. Dans le cadre des réflexions sur l'avenir des mobilités et de la qualité de l'air en France, Joël Pedessac a souligné la nécessité de davantage développer le GPL. Les qualités environnementales, économiques, d'accessibilité et de performance du GPL ont été mises en avant, tout comme son prochain déploiement sous forme renouvelable.

Présidée par Fabienne Keller, Sénatrice du Bas-Rhin et secrétaire nationale à l'Énergie et aux Transports du parti Les Républicains, la table ronde a également réuni :

- Edith Gueugneau, députée de Saône-et-Loire,
- Véronique Louwagie, députée de l'Orne,
- Michel Neugnot, président de la commission Transports de Régions de France,
- Bernard Roman, président de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (Arafer),
- Benoît Stephan, vice-président ventes et marketing France d'Alstom
- et Guillaume de Tilière, professeur associé au Laboratoire ville mobilité transport (LVMT) de l'Université Paris-Est.

Pour revivre ces échanges « en direct », rendez-vous sur le hashtag [#TransportsMobilité](https://twitter.com/TransportsMobilité) !

L'intervention de Joël Pedessac en quelques tweets...



Retour sur l'énergie GPL aux 17^e Rencontres de l'Énergie

Ce mardi 29 novembre, Joël Pedessac intervenait lors de la table ronde « *vers un nouveau monde de l'énergie décentralisée ?* ».

À l'heure où RTE prévoit « un hiver électrique sous haute surveillance », la table ronde a été l'occasion de rappeler les atouts de l'énergie GPL dans le paysage énergétique français, notamment en termes de limitation des pointes électriques et de sécurisation du réseau électrique.

La disponibilité immédiate, la facilité de transport et de stockage ainsi que les avantages environnementaux des GPL ont également été mis en avant, soulignant leur rôle indispensable dans la transition énergétique des territoires.



Sont également intervenus :

- Jean-François Husson, sénateur de Meurthe-et-Moselle,
- Pascal Mangin, responsable des relations avec le Parlement et les collectivités territoriales, Enedis,
- Luc de Marliave, chargé des Relations institutionnelles pour la branche Énergies Renouvelables du Groupe Total,
- Béatrice Santais, députée de la Savoie, maire de Montmélian qui a reçu le Prix Solar Heating & Cooling 2014,
- Edouard Sauvage, directeur général de GRDF,
- Jean-Baptiste Séjourné, directeur de la régulation d'Engie et de Philippe Torrion, directeur exécutif Groupe, direction de l'Innovation, Stratégie et Programmation, EDF.

Pour revivre ces échanges « en direct », rendez-vous sur le hashtag [#RencontresEnergie](https://twitter.com/RencontresEnergie) !

L'intervention de Joël Pedessac en quelques tweets...





e.coquin@cfbp.fr

Zoom sur le 29^e World LPG Forum & le Congrès AEGPL 2016



Mêlant sessions de travail, conférences et espace d'exposition, le 29^e **World LPG Forum & le Congrès AEGPL 2016** ont rassemblé 1800 participants issus de 113 pays, ainsi que 120 entreprises autour du thème « *A Bridge to the Future* ». Parmi les pays les plus représentés, la France était en 2^e position après l'Italie, suivie par l'Inde, la Turquie et les USA.

Vous souhaitez découvrir ou revivre certaines tables rondes et interventions ?

→ C'est possible en consultant les présentations des intervenants [ici](#) (mot de passe : florence2016),

Parmi les sujets abordés à noter en particulier :

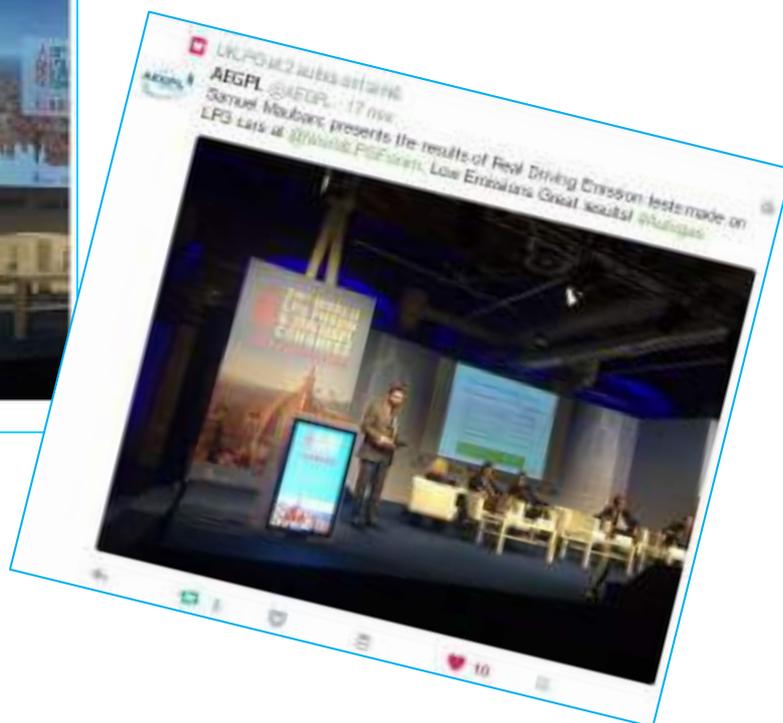
- Evolutions technologiques : Présentations des sessions GTC
- les bilans et perspectives d'évolution de marché : Présentations de la Session 1 & 4
- la production électrique à partir de GPL : Présentations de la Session 1
- Marché du GPL carburant : Présentation de la Session 5

→ ... et en lisant le résumé de l'AEGPL sur le Congrès juste [ici](#) !

→ Découvrez également les images du Congrès [ici](#) !



Le Congrès en quelques tweets...



e.coquin@cfbp.fr



4 DANS LES MÉDIAS !

- « Le GPL, l'alternative écologique » - CT Magazine, Novembre 2016 (p.14)
- Interview : Joël Pedessac dans l'émission « Ça roule ! » du 29-10 sur Sud Radio (p.15)



Pollution

Le GPL, l'alternative écologique

Sans cesse annoncé comme moribond, le gaz de pétrole liquéfié (GPL) résiste malgré un réseau de distribution maigrelet et une offre de véhicule neuf assez mince. Le gouvernement vient d'annoncer qu'un coup de pouce en sa faveur doit être mis en place.

Avec l'annonce de l'harmonisation des mesures fiscales (déductibilité de la TVA identique pour les motorisations diesel et essence pour les véhicules d'entreprise), la ministre de l'Ecologie du Développement Durable et de l'Energie relance peut être sans le vouloir le GPL. Le

Diesel étant annoncé comme condamné, il devient urgent de proposer, ou plutôt d'inciter les entreprises à migrer vers de nouveaux carburants.

Avec 86% d'un parc d'entreprise roulant au gazole et représentant près de 40% des ventes du marché automobile national, l'enjeu est de taille. Ségolène

Royal souhaite rééquilibrer la situation en deux ans, en permettant aux entreprises de déduire 100% de leur TVA sur le GPL dès 2017 et 80% sur l'essence en 2018. Une harmonisation fiscale qui veut mettre un terme au protectionnisme en faveur du diesel en vigueur depuis plus de trente ans. Moins cher avec un coût moyen à la pompe de 0,70€ /L, le GPL limite les émissions de NOx et produit moins de CO2 qu'un véhicule fonctionnant à l'essence. ■

Les véhicules au GPL bénéficient de la vignette Crit'air 1 permettant de circuler les jours de pics de pollution.



Chiffres clés :

210 000



véhicules GPL circulent en France

1 750



stations-services distribuent du GPL
(sur un total d'environ 11 000 stations sur le territoire)



TVA récupérable à

100%

Gratuité de la carte grise





Sud Radio
Emission : Ça Roule

Script :

Pierre CHASSERAY, Présentateur 1 : Ça roule, 11h47 sur Sud Radio avec Gaspard à mes côtés, toujours pas le permis de conduire et présent sur « Ça roule », mais je vous le dis, je vais y arriver avant la fin de l'année, je vais l'inscrire...

Gaspard KOENIG, Présentateur 2 : Avant la fin de l'année, carrément ?

Pierre CHASSERAY : ... oui, de gré ou de force. Je ne dis pas que vous allez l'avoir tout de suite mais je vais y arriver, je vais vous y inscrire de gré et de force, je vais vous emmener là-bas, vous allez voir. Et puis, évidemment, le délégué général de l'association 40 millions d'automobilistes, c'est moi, en partenariat avec Sud-Radio, on fait cette émission pour vous, pour vous informer et pour vous donner toutes les informations pertinentes autour de l'auto. Alors, chaque semaine à cette heure-ci, à 11h47, on va revenir avec un invité qui fait l'actualité, qui nous propose une innovation en termes d'automobiles. Gaspard, on accueille qui, aujourd'hui ?

Gaspard KOENIG : Vous connaissez le gazole, Pierre ?

Pierre CHASSERAY : Oui, je connais le gazole.

Gaspard KOENIG : Le sans plomb 95.

Pierre CHASSERAY : Oui, ça, je connais évidemment.

Gaspard KOENIG : Mais est-ce que vous connaissez le GPL, Pierre Chasseray ?

Pierre CHASSERAY : Oui, je connais le GPL.

Gaspard KOENIG : Eh bien, on accueille Joël Pedessac, directeur général du Comité Français du Butane et du Propane qui est là pour répondre à toutes nos questions sur ce gaz.

Pierre CHASSERAY : Bonjour Joël. Comment ça roule ce matin ?

Joël PEDESSAC, Directeur général du Comité Français du Butane et du Propane : Bonjour. Écoutez, ça roule pas trop mal sur Paris.

Pierre CHASSERAY : Alors, vous roulez au gaz, vous, ou pas ?

Joël PEDESSAC : Bien sûr.

Pierre CHASSERAY : Alors, expliquez-nous, allez, vous avez quelques minutes pour essayer de nous convertir et notamment, moi, qui ne suis pas comme beaucoup de Français, qui ne suis pas forcément un adepte du GPL parce que je vais me mettre à la place de ceux qui nous écoutent, peut-être des réticences quand même. D'ailleurs, quelles sont les premières réticences que vous entendez au quotidien, le risque d'explosion, je suppose, non ?



Joël PEDESSAC : Alors, il y a 210 000 personnes qui roulent au GPL en France, aujourd'hui, il y en a à peu près 8 000, 8 millions en Europe, donc, oui, c'est une technologie qui est quand même largement distribuée. Alors, parmi les réticences, il y en a, c'est vrai, les gens ont peur de ne pas trouver de stations. Il y a 1 700 stations en France, il y en a 35 000 en Europe. Moi, qui roule au GPL, je peux vous dire qu'il faut s'organiser un petit peu mais c'est relativement simple de faire traverser la France ou de rouler dans sa région pour s'approvisionner.

Pierre CHASSERAY : Question autonomie, ce n'est pas mal le GPL, ça tient combien de kilomètres un plein de GPL pour un véhicule standard ?

Joël PEDESSAC : Un réservoir de GPL tient entre 400 et 500 kilomètres, si vous n'avez pas de gaz, vous n'avez plus de gaz et vous n'avez pas de station, bien, roulez à l'essence puisque le véhicule fonctionne aux deux énergies : essence et GPL et le passage de l'un à l'autre se fait automatiquement.

Pierre CHASSERAY : Et côté prix alors, c'est combien un plein ? Ça revient cher le plein ?

Joël PEDESSAC : C'est 70 centimes le litre, et donc, un plein 40 litres, c'est moins de 30 euros. Pour faire 100 kilomètres au GPL avec un véhicule moyen, ça vous coûte à peu près 7 euros.

Pierre CHASSERAY : Ce n'est pas mal ça.

Joël PEDESSAC : Donc, ça vous coûte 12 euros en essence et entre 7 et 8 au diesel.

Pierre CHASSERAY : D'accord, donc c'est un bon investissement côté rentabilité. Côté pollution, on est comment ?

Joël PEDESSAC : Alors, côté pollution, le gaz n'émet pas de particules, c'est comme votre chaudière au fioul ou chaudière au gaz. Une chaudière au gaz, c'est extrêmement propre. Ce gaz, c'est le gaz qui est dans votre briquet, vous pouvez faire le test de la pollution. Donc il n'y a pas de particules, il y a très peu d'oxyde d'azote, il y a moins de CO2. Alors, ce n'est pas la solution miracle mais c'est plutôt une solution pas mal puisque c'est moins polluant que l'essence et c'est moins polluant que le diesel.

Gaspard KOENIG : Attention, Pierre, Anne Hidalgo va tous nous faire rouler au GPL.

Pierre CHASSERAY : Tiens, d'ailleurs, sur les restrictions de circulation, les GPL dans les villes qui mettent en place des restrictions de circulation, ça roule ou ça ne roule pas ?

Joël PEDESSAC : Alors, ça roule puisqu'un véhicule au gaz, GPL ou GNV, bénéficie de la vignette critère 1. Alors, pour l'instant, c'est plutôt pour les Parisiens puisque les interdictions pour les vieux véhicules ne permettent plus d'accéder à Paris, par exemple, alors que quelle que soit l'âge du véhicule gaz, vous pouvez rouler donc il n'y a pas de contraintes...

Pierre CHASSERAY : Oui, attention. J'ai une bonne nouvelle pour vous, ce n'est pas une bonne nouvelle pour tous ceux qui nous écoutent et pour moi, DG de 40 millions d'automobilistes mais je peux vous dire que malheureusement, il y a d'autres villes qui pensent sérieusement à s'y mettre, la ville de Grenoble, ça ne va pas tarder, Strasbourg, ça ne va pas tarder.

Joël PEDESSAC : Je vous rassure, ce n'est pas moi qui ai pris cette décision mais je vous donne quand même, là, l'information comme quoi avec cette vignette-là, on peut rouler au gaz et c'est une alternative intéressante pour ceux qui n'ont pas d'autres solutions parce qu'ils avaient un vieux véhicule, ils peuvent acheter un véhicule d'occasion. Vous parliez tout à l'heure des véhicules d'occasion, il y a à peu près 25 000 véhicules GPL qui se vendent en occasion chaque année, il y a plutôt une bonne cote Argus sur ces véhicules là et ça vous permet de vendre votre vieux diesel éventuellement et puis d'acheter un vieux véhicule GPL qui vous permettra d'accéder en ville.

Gaspard KOENIG : Pierre, on a quelqu'un dans l'équipe de Sud-Radio qui roule au GPL et visiblement, elle



n'est pas très contente.

Pierre CHASSERAY : Oui, un mail qu'on a reçu en message privé sur la page Facebook de Ça roule, vous pouvez d'ailleurs, vous aussi, envoyer vos messages privés, je vais vous lire à l'antenne : J'aimerais savoir pourquoi ça me coûte aussi cher pour réparer mon GPL, c'est carrément le prix que je l'ai acheté si je la fais réparer ? Alors, je vous laisse lui répondre, à Laëtitia qui nous envoie ce message. Qu'est-ce que vous répondez à Laëtitia ?

Joël PEDESSAC : Là, peut-être qu'elle change de garage parce qu'un véhicule gaz, c'est un véhicule essence dans lequel vous avez un réservoir sur lequel il n'y a aucune réparation à faire. Donc, il n'y a aucune raison que le véhicule GPL soit plus cher à réparer, c'est les mêmes bougies, c'est les mêmes injecteurs, des injecteurs différents mais c'est le même système d'injection globalement. En fait, l'entretien d'un véhicule GPL, c'est peut-être un chiffre de temps en temps qui doit coûter 50 centimes d'euros et puis il n'y a pas de maintenance spécifique. Alors, si son véhicule est en panne, il faut s'adresser à un bon garagiste qui lui fasse des bons prix.

Pierre CHASSERAY : Donc, pour conclure, j'ai envie de dire, moi, vous savez, à chaque motorisation, son type d'utilisateurs, moi, je comprends ceux qui achètent du diesel aujourd'hui quand ils font des longs trajets, pourquoi pas...

Joël PEDESSAC : Bien sûr.

Pierre CHASSERAY : ... parce qu'il y a beaucoup de kilométrages. Je comprends celui qui prend une petite essence en ville parce qu'il y a un bon rapport qualité/prix, je comprends tous ces automobilistes et je ne les blâme pas. Allez, pour quel type d'utilisation optimale s'adresse le GPL ? À quel automobiliste vous parlez ?

Joël PEDESSAC : Donc, vous avez tout à fait raison, il y a une nouvelle segmentation par les usages avec le véhicule électrique et les gens qui roulent peu. Un véhicule GPL, c'est un peu l'hybride des usages puisque vous pouvez rouler en ville, ça ne pollue pas puis ça ne vous pas trop cher. Vous pouvez faire des longues distances, vous avez un réseau européen qui vous permet de vous approvisionner en gaz pour aller en vacances, donc, ce n'est pas une contrainte. C'est vraiment le véhicule familial et ça peut être le véhicule du quotidien. Si vous faites 5 000 kilomètres par an, à la limite, vous roulez à l'essence, voire électrique si vous avez les moyens de le faire. Mais si vous faites entre 12, qui est la moyenne française et puis 50 000 pour un commercial, par exemple, le GPL est une alternative au diesel, il ne faut pas blâmer le diesel mais le GPL est une bonne alternative pour ça.

Pierre CHASSERAY : Merci Joël Pedessac pour toutes ces explications sur le GPL, je vous souhaite une bonne journée.

Joël PEDESSAC : Merci, à très bientôt.

Pierre CHASSERAY : Et un bon week-end à l'écoute de Sud Radio, Ça roule comme tous les samedis, 10h00, 12h00. On va passer, avant de conclure, je voudrais qu'on fasse un point qui nous concerne tous, on part peut-être en week-end, vous êtes peut-être sur la route d'un joli week-end ensoleillé, ce n'est pas le cas quand on regarde par ma fenêtre du côté de Paris mais en tout cas, Gaspard, je voudrais que vous nous fassiez un petit point sur les prix des carburants.

Gaspard KOENIG : Je ne vais malheureusement pas vous annoncer une bonne nouvelle ce matin sur Sud Radio, ça augmente presque pour quasi tous les carburants : plus 2 centimes pour le sans plomb 98 soit 1,40 euro le litre, plus 3 centimes pour le diesel, 1,18 euro à la pompe, même les utilisateurs de sans plomb 95 vont subir une hausse puisqu'il augmente de 2 centimes, prix moyen 1,35 euro et comme je vous l'expliquais la semaine dernière sur Sud Radio sur Ça roule avec Laurence Peraud qui revient d'ailleurs le week-end prochain, avec l'augmentation du prix du baril d'essence, la tendance actuelle risque de se poursuivre et même de s'aggraver.



Pierre CHASSERAY : Oui, ça spéculé beaucoup autour des barils de carburant mais il faut quand même dire une chose, c'est que pendant un temps, et encore aujourd'hui, le prix du baril vide coûte plus cher que le prix du baril plein. Ce qu'on paie à la pompe, chers automobilistes, chers amis motards, ce qu'on paie à la pompe, ce sont des taxes, les taxes sur les carburants qui sont au-delà de l'entendement et qui n'ont cessé d'augmenter ces dernières années. Je peux vous dire s'il y a une envolée des prix du baril, on tombera au moment de la présidentielle à des prix qui peuvent avoisiner les 2 euros au litre et là, ça sera un des sujets de la prochaine élection présidentielle, n'en doutez pas amis automobilistes. Je pense que nos candidats, on va devoir les interroger sur ce qu'il compte faire sur les prix des carburants et sur les taxes. Avant de conclure, Gaspard, et avant de se dire au revoir, je voudrais lancer encore une dernière fois ce petit appel à témoins, vous tous, qui nous écoutez et qui avez peut-être été confrontés à un problème de fourrière dans votre quotidien.

Gaspard KOENIG : Moi, ce n'est pas le cas.

Pierre CHASSERAY : Oui, vous qui n'avez pas le permis, je vais vous le faire passer, eh bien, vous qui avez peut-être eu un problème de fourrière, je vous invite à contacter Ça roule, le standard au 0826 300 300 dès à présent parce qu'on vous concocte une émission spéciale sur le stationnement et les dérives des fourrières, j'ai besoin de votre position et de vos anecdotes, vous, ce qui vous est arrivé, n'hésitez pas à nous contacter dès à présent au 0826 300 300. Ça sera à venir dans les prochaines émissions et d'ailleurs, si vous aussi, vous vous intéressez à un sujet que vous voulez voir aborder dans Ça roule, n'hésitez pas, c'est le même numéro : 0826 300 300, il nous reste quelques secondes pour se dire au revoir.

Gaspard KOENIG : Ou sur la page Facebook, Pierre, pour l'émission Ça roule bien sûr.

Pierre CHASSERAY : Bien sûr et vous retrouvez Gaspard qui l'anime, il nous reste pour nous tous à nous dire au revoir. Bon week-end Gaspard.

Gaspard KOENIG : Merci, vous aussi, bon week-end à vous et à tous les auditeurs.

Pierre CHASSERAY : Soyez prudents vous tous qui abordez les routes ce week-end, c'est le changement d'horaire, soyez vigilants, faites très attention sur les routes pour qu'on ait des bons chiffres de sécurité routière, on compte sur vous, à la semaine prochaine dans Ça roule.

FIN

SOMMAIRE

1- STATISTIQUES

Pages 1-5

- ▶ Données climatiques
- ▶ Chiffres-clés
- ▶ Ventes de GPL en France
- ▶ Installations neuves propane
- ▶ Ventes de véhicules particuliers
- ▶ Baromètre du GPL carburant
- ▶ Connexions au site cfbp.fr

2- ACTUALITÉS

Pages 6-10

- ▶ CANCA : le potentiel du GPL et de son réseau reconnu (p.6)
- ▶ Fiscalité : les véhicules GPL exonérés de TVS & Exonération maintenue pour le butane /propane combustible (p.7)
- ▶ Carte grise GPL gratuite dans de nouvelles régions ! (p.10)

4 - DANS LES MÉDIAS ! Pages 11-21

- ▶ Ségolène Royal répond aux questions des auditeurs sur la mobilité propre dont le GPL sur France Inter (p.12)
- ▶ France 3 Alpes : reportage sur la solution GPL à l'heure des pics de pollution (p.13)
- ▶ « La TVS va favoriser le GPL et le GNV » - L'Argus Pro (p.14)
- ▶ Interview : Joël Pedessac dans l'émission « Votre Auto » sur RMC (p.15)
- ▶ « La start-up qui rêve d'une essence sans pétrole » - Les Echos (p.18)
- ▶ « Global Bioenergies franchit une nouvelle étape » - L'Actualité chimique (p.21)

Comité Français du Butane et du Propane

8, terrasse Bellini
92807 PUTEAUX CEDEX
contact@cfbp.fr
www.cfbp.fr

N° SIRET : 784 855 033 00063

Suivez-nous sur les réseaux sociaux !



1 STATISTIQUES (novembre 2016)

▶ DONNÉES CLIMATIQUES

	Nov 2015	Nov 2016	Variation 2016/2015
Température moyenne	11°C	8,4°C	- 2,6°C
Nombre de jours ouverts	20	20	0
Degrés-jours du mois	184,4	ND	-
Coefficient de rigueur	0,686	ND	-
Degrés-jours cumulés	1 533,1	ND	-

Source : CPDP – Comité professionnel du pétrole (Bulletin mensuel)

▶ Chiffres-clés des GPL pour nov 2016

- > Total Ventes « vrac » nov 2016 vs nov 2015 : + 19,1%
- > Total Ventes « conditionné » nov 2016 vs nov 2015 : + 2,2%
- > Total Ventes « GPL carburant stations » nov 2016 vs nov 2015 : - 5,1%

► VENTES DE GPL EN FRANCE (en tonnes) : adhérents du CFBP - novembre 2016

	MOIS			CUMUL ANNÉE		
	Nov -2016	Nov -2015	Variation	Nov -2016	Nov -2015	Variation
BUTANE						
conditionné	21 007	20 781	1,1%	221 660	231 404	-4,2%
vrac	3 890	3 833	1,5%	34 200	40 090	-14,7%
s/total Butane	24 897	24 614	1,1%	255 860	271 494	-5,8%
conditionné	9 263	8 782	5,5%	110 957	112 933	-1,7%
Condi/carburant	5 135	5 073	1,2%	55 525	56 449	-1,6%
s/total conditionné	14 398	13 855	3,9%	166 482	169 382	-1,7%
Vrac carburant	2 560	2 587	-1,0%	27 888	27 738	0,5%
Vrac 0/6 T	62 263	50 169	24,1%	488 713	502 118	-2,7%
Vrac 6/12 T	13 286	11 059	20,1%	109 690	108 052	1,5%
Vrac 12/80 T	25 194	19 942	26,3%	183 698	181 960	1,0%
Vrac 0/80 T	100 743	81 170	24,1%	782 101	792 130	-1,3%
Vrac > 80 T	28 526	27 907	2,2%	211 167	219 950	-4,0%
Réseau canalisé	7 061	4 411	60,1%	50 480	48 365	4,4%
Sous-total vrac	138 890	116 075	19,7%	1 071 636	1 088 183	-1,5%
Sous-total propane	153 288	129 930	18,0%	1 238 118	1 257 565	-1,5%
GPLc / Stations	5 738	6 048	-5,1%	66 699	74 290	-10,2%
Total conditionné	35 405	34 636	2,2%	388 142	400 786	-3,2%
Total vrac	142 780	119 908	19,1%	1 105 836	1 128 273	-2,0%
TOTAL	183 923	160 592	14,5%	1 560 677	1 603 349	-2,7%
Dont carburant	13 433	13 708	-2,0%	150 112	158 477	-5,3%

▶ INSTALLATIONS NEUVES GAZ PROPANE - novembre 2016

RÉGIONS	MOIS			CUMUL ANNÉE		
	Nov 2016	Nov 2015	variation	Nov 2016	Nov 2015	variation
Alsace	15	8	+ 88%	73	51	+ 43%
Aquitaine	43	34	+ 26%	325	259	+ 25%
Auvergne	31	14	+ 121%	191	140	+ 36%
Basse-Normandie	26	26	+ 0%	222	265	- 16%
Bourgogne	17	21	- 19%	132	118	+ 12%
Bretagne	44	40	+ 10%	309	349	- 11%
Centre	57	43	+ 33%	271	324	- 16%
Champagne-Ardenne	8	7	+ 14%	96	41	+ 134%
Corse	55	4	+ 1275%	182	14	+ 1200%
Franche-Comté	28	24	+ 17%	209	151	+ 38%
Haute-Normandie	8	33	- 76%	162	219	- 26%
Ile-de-France	21	18	+ 17%	154	113	+ 36%
Languedoc-Roussillon	9	6	+ 50%	137	104	+ 32%
Limousin	12	21	- 43%	97	128	- 24%
Lorraine	8	21	- 62%	97	118	- 18%
Midi-Pyrénées	23	26	- 12%	232	162	+ 43%
Nord-Pas-de-Calais	10	19	- 47%	110	115	- 4%
Pays de la Loire	45	36	+ 25%	589	511	+ 15%
Picardie	17	27	- 37%	230	262	- 12%
Poitou-Charentes	14	15	- 7%	131	148	- 11%
Provence-Alpes Côte d'Azur	31	30	+ 3%	272	227	+ 20%
Rhône-Alpes	166	113	+ 47%	1231	887	+ 39%
TOTAL	688	586	+ 17%	5452	4706	+ 16%

Source : Qualigaz

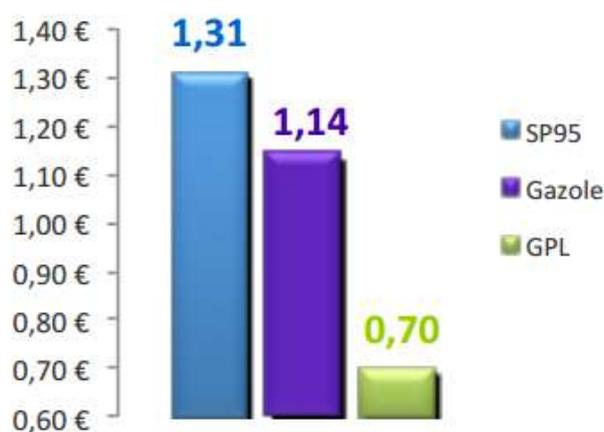
► VENTES DE VÉHICULES PARTICULIERS NEUFS EN FRANCE PAR ÉNERGIE

Novembre 2016

Énergies	Novembre				Cumul à fin novembre 2016			
	2016	2015	variation	PDM	2016	2015	variation	PDM
Gazole	84 859	82 689	2,6%	52,0%	952 427	997 167	-4,5%	52,3%
Essence	71 565	60 191	18,9%	43,9%	796 719	664 306	19,9%	43,8%
GPL								
Hybride	5 312	5 890	-9,8%	3,3%	51 403	55 252	-7,0%	2,8%
Électrique	1 298	1 508	-13,9%	0,8%	18 932	15 044	25,8%	1,0%
Superéthanol	82	18	355,6%	0,1%	945	165	472,7%	0,1%
GNV	10	8	25,0%	0,0%	87	91	-4,4%	0,0%
Autres	5	5	0,0%	0,0%	2	5	-1	0,0%
TOTAL	155 192	161 737	-4,0%	100,0%	1 657 640	1 583 172	4,7%	100,0%

Source : 3A

► BAROMÈTRE MENSUEL DU GPL CARBURANT : moyenne novembre 2016



Source : MEEM

http://www.developpement-durable.gouv.fr/Prix-de-vente-moyens-des_10724

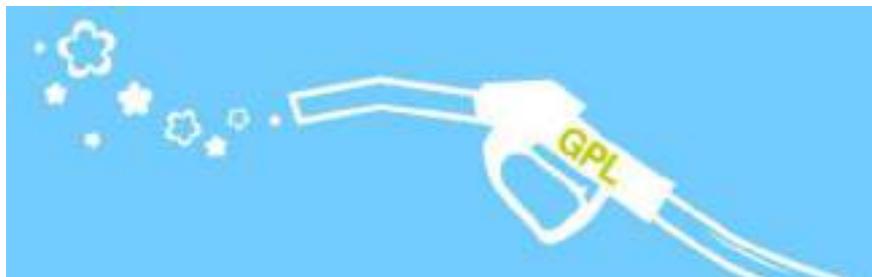
► CONNEXIONS AU SITE cfbp.fr

Nombre de visites et 5 premiers points d'entrée sur le site sur les 4 derniers mois

	Août 2016	Sept 2016	Oct. 2016	Nov. 2016
Nombre total de visites sur le site	20 176	20 463	22 450	22 396
Top 5 des points d'entrée sur le site				
Accueil	27,8 %	27,8 %	28,8 %	33,4 %
Carte stations GPL/CFBP	16,3 %	11,5 %	11,7 %	9,5 %
Caractéristiques générales des GPL	6,8 %	7,1 %	7,3 %	8,0 %
Réseau des stations	4,7 %	3,2 %	-	-
Conseils et informations	3,3 %	3,2 %	-	2,9 %
Atouts du GPL	-	-	3,5 %	2,9 %
Offres véhicules neufs	-	-	3,8 %	-

2 ACTUALITÉS

Cadre d'Action National pour la distribution de Carburants Alternatifs Le potentiel du GPL et de son réseau reconnu



Le cadre d'action national pour le développement des carburants alternatifs dans le secteur des transports et le déploiement des infrastructures correspondantes (CANCA) a pour objectif de développer un réseau d'infrastructures de recharge et de ravitaillement en carburants alternatifs pour les transports routier, maritime et fluvial.

Il est établi en application de l'article 3 de la Directive 2014/94 du Parlement Européen du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'infrastructures de recharge ou de distribution pour carburants alternatifs.

Cette directive n'impose pas d'obligation de développement du réseau GPL, jugeant « *L'infrastructure GPL (...) relativement bien développée ; [et qu'] il existe déjà dans l'Union un nombre significatif de stations-service distribuant du GPL* »

L'enjeu pour la filière GPL était donc de figurer dans ce plan en tant que solution alternative à promouvoir, et ce malgré le fait que le réseau GPL ne soit pas soumis à des objectifs de développement.

Après une série de réunions & d'échanges, le projet de l'administration française intègre explicitement l'enjeu relatif au réseau GPL dans le plan d'action.

En particulier, le plan souligne :

- L'intérêt de la solution GPL en tant que carburant alternatif, du fait de ses caractéristiques environnementales et de sa disponibilité, dès à présent,
- Le potentiel du réseau à approvisionner 5 fois plus de véhicules GPL que la réalité de 2015,
- Le potentiel que représente le GPL d'origine renouvelable.

Ce plan est d'autant plus important qu'il constitue une des actions de la stratégie de développement de la mobilité propre (SDMP), dans le cadre de la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE).

Pour mémoire, la SDMP a été publiée en octobre 2015. C'est une feuille de route pour développer d'ici 2030 la mobilité durable et notamment les carburants alternatifs. La stratégie reconnaît en outre les performances environnementales du GPL et prévoit qu'« À court et moyen terme, l'État encouragera la diversification du bouquet énergétique dans le secteur des transports, quel que soit le mode, à travers notamment la promotion de l'électromobilité, du GNV (...) et du bioGNV, du GPL et du BioGPL. »

→ [Pour en savoir plus sur le projet CANCA et les objectifs de développement des stations d'approvisionnement GNV, électrique et hydrogène.](#)

À noter que de nombreuses voix se sont fait entendre pour regretter le manque d'ambitions du CANCA s'agissant du développement du réseau GNV et hydrogène.

e.coquin@cfbp.fr

Fiscalité : les véhicules GPL exonérés de TVS & Exonération maintenue pour le butane/propane combustible



L'Assemblée Nationale a adopté cette semaine la [loi de finances 2017](#) et la [loi de finances rectificative 2016](#) au cours d'un processus tendu.

Voici un résumé des principales dispositions intéressant la filière :

Exonération de TICPE maintenue pour le butane/propane combustible

Le butane/propane utilisé comme combustible est toujours exonéré de TICPE en 2017.

Un [amendement](#) d'initiative parlementaire a été déposé à plusieurs reprises (dans le cadre du PLF2017 puis du PLFR2016) pour étendre de manière progressive (4 ans) l'application de la contribution climat-énergie (une composante de la TICPE) au GPL destiné à un usage combustible non résidentiel. Cet amendement visait donc les usages professionnels et exclut la consommation des GPL lorsqu'ils sont utilisés pour la consommation des particuliers, y compris sous forme collective.

Le Gouvernement s'est prononcé contre cet amendement, « le secteur agricole étant essentiellement touché » par la mesure. L'amendement a ainsi été rejeté à la demande du gouvernement.

LE CFBP a rappelé dans ce cadre que :

- Cette exemption est conforme à la Directive 2003/96/CE sur la fiscalité des énergies.
- L'industrie GPL investit 140 millions € / an et développe notamment le BioGPL.
- L'application de la CCE au butane/propane en tant que combustible pour un usage non résidentiel représenterait 40% de la valeur ajoutée réalisée par la filière en 2020.
- Contrairement aux énergies de réseau, l'industrie GPL couvre l'ensemble du territoire, et fournit une énergie gaz aux foyers hors réseau de gaz naturel, y compris dans les lieux plus difficiles d'accès, là où d'autres énergies sont peu présentes voire absentes (montagne, île...). Elle contribue ainsi à l'aménagement du territoire et ce, sous couvert de coûts logistiques plus importants
- Le fait d'entrer dans le champ de la TICPE imposerait à la filière de créer des stockages stratégiques d'une capacité de 600 000 tonnes, investissement qui n'est compatible ni avec l'économie de la filière, ni avec les caractéristiques du marché du GPL, et ni avec les règles de PPRT puisque cela reviendrait à multiplier par 5 les stockages actuels.

Ce qui change :

→ Exonération de TVS pour les véhicules GPL

La proposition du CFBP d'exonérer les véhicules GPL de TVS sur la base d'une exonération partielle sur 2 ans comme pour les hybrides a été adoptée.

Les véhicules GPL de moins de 110g de CO₂/km sont donc désormais exonérés de TVS dès 2017.

→ TICPE sur le GPL utilisé comme carburant :

La TICPE sur le GPLc évoluera en 2017 conformément à la trajectoire fixée fin 2015.

Elle augmentera à 16.5€/100kg nets contre 13.97€/100kg nets en 2016. L'augmentation entre 2016 et 2017 est due à l'augmentation de la contribution climat énergie (une composante de la TICPE - « taxe carbone » établie en fonction des émissions de CO₂ que rejette chaque énergie)

Pour retrouver l'ensemble des tarifs de la TICPE combustible, carburant et « sous condition d'emploi », cliquer [ici](#)

Bâtiment :

- **Prorogation du crédit d'impôt transition énergétique (CITE) jusqu'au 31 décembre 2017**
La condition de ressources qui permet de bénéficier du cumul du CITE et de l'éco-prêt à taux zéro (éco-PTZ) est de plus supprimée pour les offres d'avances émises à compter du 1er mars 2016.

Transports :

- **Extension de la déductibilité de la TVA pour les véhicules professionnels à l'essence.**
Ce rééquilibrage fiscal s'effectuera sur une période de transition de 5 ans.
Le rythme de l'alignement est le suivant :
 - Pour les VP : le taux de déductibilité sera de 10 % en 2017, 20 % en 2018, 40 % en 2019, 60 % en 2020 et 80 % à partir de 2021.
 - Pour les VUL, les taux seront de 20 % en 2018, 40 % en 2019, 60 % en 2020 et 80 % en 2021 et 100 % en 2022.
- **Durcissement du barème du bonus-malus automobile**
Dès le 1^{er} janvier 2017, le nouveau barème :
 - commencera à 50 € dès 127 g de CO₂/km (au lieu de 131g/km),
 - dépassera 1 000 euros à partir de 147 g,
 - 2 000 € à partir de 155 g
 - & ira jusqu'à 10 000 € à 191 g
- **Véhicules de société : Augmentation du plafond de déduction fiscale de l'amortissement des véhicules de tourisme les plus performants à partir de 2017.** La somme est portée à 30 000 € (au lieu de 18 300 € actuellement) lorsque les véhicules ont un taux d'émission de CO₂ inférieur à 20 g/km (correspondant aux véhicules électriques), et à 20 300 € lorsque leur taux se situe entre 20 g/km et 60 g/km (véhicules hybrides rechargeables).
- **Poids lourds** : Le droit actuel offre la possibilité d'amortir fiscalement l'achat de poids lourds fonctionnant au gaz naturel ou au gaz naturel biométhane, mais la réserve aux véhicules de plus de 3,5 tonnes. La LFI étend le dispositif aux véhicules de 3,5 tonnes. L'article intègre les véhicules fonctionnant au carburant ED95 composé d'un minimum de 90,0 % d'alcool éthylique d'origine agricole.

Fiscalité énergies :

- **Création d'une fiscalité du bioéthanol ED95** : TICPE à 4,4€/hl, et relèvement des cibles d'incorporation des biocarburants pour la TGAP-sanction.
- **Création d'un tarif de TICPE pour une nouvelle catégorie de gazole (B10) destiné à être utilisé comme carburant**
- **Biométhane.** Le biométhane injecté dans les réseaux est exonéré de la taxe sur le gaz naturel (TICGN), au même titre que celui qui est valorisé directement sur site.
- **Régime de la TICPE « régionalisée ».**
Cet article supprime le dispositif dit de « modulation loi relative aux libertés et responsabilités locales » autorisant les régions à moduler les tarifs de la taxe intérieure de consommation sur les supercarburants et le gazole et procède à l'affectation d'une fraction de tarif de 1,77 €/hL applicable aux supercarburants et de 1,15 €/hL applicable au gazole vendus aux consommateurs finals sur leur territoire.
Il assure ainsi la conformité du droit français avec l'article 19 de la directive 2003/96 du conseil du 27 octobre 2003 restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité.

Amendements déposés mais non adoptés :

- Amendement pour exonérer le BioGNV de TICPE
- Amendement pour réduire la TICPE du GPLc afin de conserver l'écart concurrentiel avec le SP95-E10
- Amendement pour diminuer la TICPE sur le BioGPL

e.coquin@cfbp.fr

Carte grise GPL gratuite dans de nouvelles régions !



Le CFBP poursuit son tour des régions pour sensibiliser les nouveaux exécutifs élus en début d'année à l'intérêt du GPL.

Bonne nouvelle, la carte grise est désormais gratuite en régions :

- Auvergne-Rhône-Alpes
- PACA
- Occitanie : seule région à n'octroyer jusqu'à présent aucune réduction tarifaire sur la carte grise.

Avec la décision de l'Occitanie, toutes les régions accordent soit la gratuité soit une réduction de 50% pour la carte grise d'un véhicule GPL.

Pour retrouver l'ensemble des tarifs par département, cliquer [ici](#)

e.coquin@cfbp.fr



4 DANS LES MÉDIAS !

- Ségolène Royal répond aux questions des auditeurs sur la mobilité propre dont le GPL sur France Inter (p.13)
- France 3 Alpes : reportage sur la solution GPL à l'heure des pics de pollution (p.14)
- « La TVS va favoriser le GPL et le GNV » - L'Argus Pro (p.15)
- Interview : Joël Pedessac dans l'émission « Votre Auto » sur RMC (p.16)
- « La start-up qui rêve d'une essence sans pétrole » - Les Echos (p.19)
- « Global Bioenergies franchit une nouvelle étape » - L'Actualité chimique (p.22)

Ségolène Royal répond aux questions des auditeurs sur la mobilité propre dont le GPL sur France Inter



Invitée de 8h20 de Marc Fauvelle sur France Inter le 22 décembre 2016, Ségolène Royal, ministre de l'Environnement, a répondu aux questions des auditeurs.

Pierre, auditeur, a notamment demandé pourquoi il n'existe pas de prime au GPL alors que le GPL est classé comme les véhicules hybrides dans le classement Crit'air.

« C'est vrai, il y a le GPL, il y a l'hydrogène aussi. Il y a d'autres techniques effectivement de voitures propres [en plus du véhicule électrique]. (...) En créant les territoires à énergie positive pour la croissance verte, les territoires ont la possibilité de déployer, justement, d'autres sources de carburant propre. »

Prenant l'exemple de Grenoble, d'où est issu l'auditeur, la ministre poursuit : *« Les choix doivent être faits par rapport à ce grave problème de pollution de l'air pour savoir quels sont les potentiels, quels sont les atouts et comment est-ce qu'on peut éventuellement combiner à la fois l'hydrogène, l'électricité, les biocarburants, etc. pour faire un plan de développement urbain propre. »*

➔ Pour réécouter l'émission, [c'est par ici !](#)

France 3 Alpes : Reportage sur la solution GPL à l'heure des pics de pollution



À l'heure où pics de pollution et circulation alternée se succèdent, l'intérêt pour le carburant alternatif qu'est le GPL va croissant. C'est ce qu'a souligné Xavier Schmitt, journaliste à France 3 Alpes le 21 décembre 2016 : « La demande est en forte hausse pour les équipements GPL [...], plus 40% ces dernières semaines, une réaction aux pics de pollution de l'air. Ce mélange de propane et de butane génère très peu d'oxyde d'azotes et de particules fine, et son prix est imbattable ».

Outre ses atouts écologique et pratique, l'atout économique du GPL suscite également l'intérêt des automobilistes. C'est le cas de Paul, un automobiliste GPL interviewé par France 3 Alpes, qui expose « l'intérêt de circuler en ville, d'une part, sans difficulté dans une période de pollution » à un moindre coût. « Le litre de GPL est actuellement aux alentours de 60 et 70 centimes, ce qui n'est pas négligeable ».

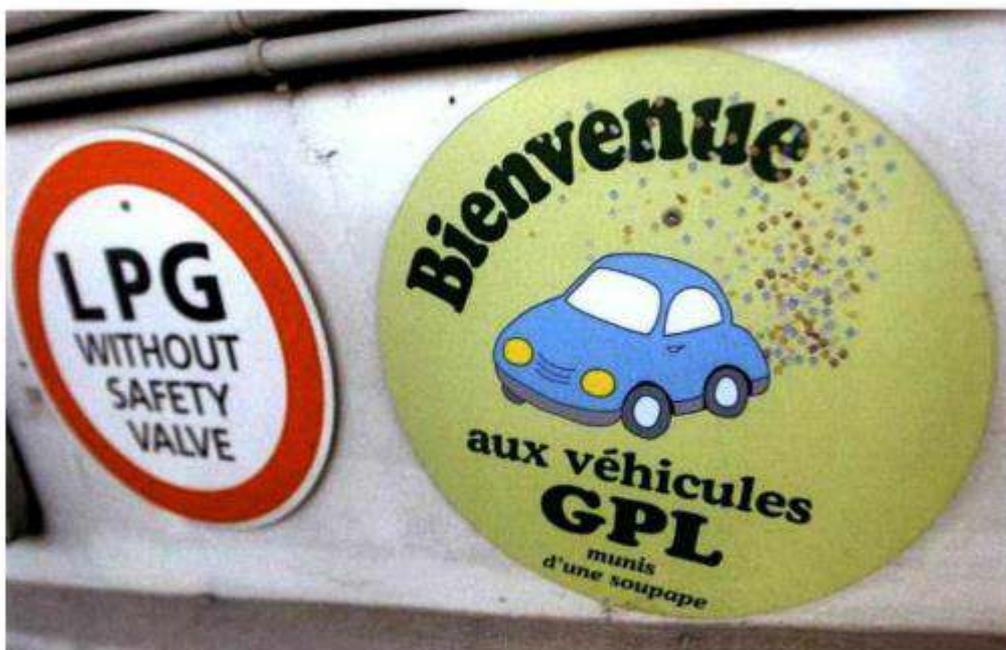
Pour visionner le reportage de France 3 Alpes, c'est par ici !





La TVS va favoriser GPL et GNV

Arnaud Murati



La TVS va favoriser GPL et GNV

Galerie photo

L'affaire n'est pas encore définitive, mais l'Assemblée ne souhaite pas s'y opposer : les automobiles qui fonctionnent au gaz, qu'il soit naturel (GNV) ou de pétrole liquéfié (GPL) ne devraient pas être soumises à la TVS **durant leurs deux premières années de circulation**, selon un rapport de la députée Valérie Rabault : "Il s'agirait de compléter un dispositif préexistant, puisque l'article 1010 du CGI exonère déjà de TVS les véhicules hybrides (...) à condition que les émissions moyennes de dioxyde de carbone de ces véhicules soient inférieures à 110 g par kilomètre parcouru" explique t-elle dans un rapport sur la loi de finances rectificative pour 2016.

La députée souligne en outre que cette mesure, à laquelle le gouvernement est plutôt hostile, "vise à remédier à la confidentialité actuelle du marché français des véhicules fonctionnant au GPL ou au GNV" car ils peuvent constituer "un complément utile de la filière électrique pour réduire les émissions de gaz à effet de serre".

La TVS sera en outre légèrement modifiée à compter de l'an prochain. Son paiement se fera en fonction de l'année calendaire.



RMC

Emission : Votre auto

Script :

François SOREL, Présentateur 1 : ... Mais dans l'immédiat, Jean-Luc, on va s'intéresser à un carburant qui est assez méconnu, qui avait été...

Jean-Luc MOREAU, Présentateur 2 : Ah, ce n'est pas qu'il est méconnu, à chaque fois qu'on parle du GPL, je dis : je t'aime moi non plus, en France, c'est ça, un coût.

François SOREL : ... poussé par le gouvernement il y a quelques années, il y avait des primes...

Jean-Luc MOREAU : Il y avait 2 000 euros.

François SOREL : ... et paf, tout a disparu.

Jean-Luc MOREAU : Et puis ensuite, les primes ont disparu.

François SOREL : Bien évidemment, ça a cassé les marchés.

Jean-Luc MOREAU : Les constructeurs ont délaissé le marché, voilà, et puis on s'est rendu compte les derniers puisque c'est le Comité Français du Butane Propane a fait faire des essais sur route des mesures de pollution que ce carburant il était, mais très nettement meilleur que l'essence et surtout très nettement meilleur que le diesel en matière d'émissions polluantes, ce qui lui permet d'avoir des avantages. Et il ne vous a pas échappé qu'en ce moment, on a quelques légers pics de pollution en région parisienne mais pas que, dans la région de Grenoble et un peu partout qui ne sont pas forcément dû...

François SOREL : L'automobile n'est pas responsable à 100 % de tout ça.

Jean-Luc MOREAU : L'automobile n'est pas responsable à 100 % mais c'est l'automobile qui supporte à 100 % les mesures qui sont prises pour limiter la pollution.

François SOREL : On est d'accord.

Jean-Luc MOREAU : On a avec nous Joël Pedessac qui est le directeur du Comité Français du Butane Propane. Bonjour Joël.

Joël PEDESSAC, Directeur général du Comité français du butane et du propane : Bonjour messieurs.

Jean-Luc MOREAU : Alors, petite piqûre de rappel, les tests RDE que vous avez fait faire cette année, c'est ça, c'est en début d'année ?

Joël PEDESSAC : 2015.

Jean-Luc MOREAU : En 2015, oh la la la, ça passe vite, c'est incroyable. Les résultats, grosso modo, le GPL était meilleur en quelle proportion par rapport à l'essence et au diesel en matière d'émissions ? Alors, particules, vous êtes à 0, on est d'accord ?



Joël PEDESSAC : Voilà, en particules, on était autour de 0. En fait, ce qui était impressionnant, c'est qu'en conditions réelles de circulation, encore une fois, c'est le fameux testeur RDE, sur tous les polluants, on était très très en dessous de la norme Euro 6 pour des véhicules Euro 5 ou Euro 6, c'est-à-dire que des véhicules qui avaient entre 6 et 0. Ça veut dire qu'il y avait une baisse très significative de ces polluants et notamment des polluants de particules et les oxydes d'azote qui sont les causes de pics de pollution sur les villes comme Paris.

Jean-Luc MOREAU : D'accord. Alors, ça permet au GPL de bénéficier de certains avantages, en particulier. Là, on a eu la circulation alternée en région parisienne, pas de circulation alternée avec du GPL.

Joël PEDESSAC : Alors, c'est vrai qu'il a, depuis la fameuse vignette Crit'air qui va être obligatoire à partir du 16 janvier à Paris, fait que les véhicules au gaz, GPL et GNV, bénéficient, quelle que soit leur année d'immatriculation, c'est important ce critère-là. Quelle que soit l'année d'immatriculation du véhicule, un véhicule GPL, il est tout le temps en critère 1. Il y a six vignettes : 0, c'est le véhicule électrique et la vignette 1, c'est pour les véhicules GPL.

Jean-Luc MOREAU : Donc, c'est la meilleure, c'est les véhicules les moins polluants dont les véhicules thermiques.

Joël PEDESSAC : Exactement et ça veut dire qu'en pic de pollution, alors, il n'y aura plus de circulation alternée, ça sera les véhicules 1, mettons jusqu'à 2, qui peuvent circuler et même pendant les périodes de pollution, un véhicule GPL pourra toujours circuler.

Jean-Luc MOREAU : Alors, en admettant que François passe la Fuego au GPL, ce qui va être dur parce que le diesel, on ne peut pas monter au GPL mais s'il achète une Fuego essence GPL, il pourra circuler dans Paris la semaine et même quand il y aura des pics de pollution ?

Joël PEDESSAC : Eh bien, c'est exactement le principe qui a été retenu. Effectivement, les performances en termes d'émissions des véhicules gaz GPL, notamment, permettent de rouler tout le temps. Ça ne veut pas dire qu'il faut en abuser, encore une fois, mais c'est quand même un avantage qui, dans ces périodes de pollution, permet de remettre le GPL en avant. Avec les autres avantages ; le coût...

Jean-Luc MOREAU : Alors, le coût, ça coûte combien aujourd'hui un litre de GPL ?

Joël PEDESSAC : Un litre de GPL, c'est à peu près 70 centimes, il y a le prix du véhicule aussi, je pense qu'il est important de mettre en avant parce qu'on a toujours l'impression que ce sont des solutions qui sont beaucoup plus chères. Un véhicule GPL coûte moins cher qu'un véhicule diesel, en neuf ou en occasion, c'est quand même un critère important. Donc, ça ne coûte pas plus cher à l'achat et puis à l'usage, c'est assez économique.

Jean-Luc MOREAU : D'accord. Alors, il y a peu de constructeurs aujourd'hui, malheureusement, qui proposent du diesel dans leur gamme, celui qui on a le plus sur le marché français...

Joël PEDESSAC : Du GPL.

Jean-Luc MOREAU : Du GPL, pardon, dans leur gamme, celui qu'on a le plus sur le marché français, c'est Opel. Est-ce qu'il y a d'autres constructeurs qui vont revenir ?

Joël PEDESSAC : Alors, il y a Opel, il y a Fiat qui en a et puis on attend impatiemment Renault et Dacia, il y a Citroën qui vient de ressortir la C3 mais dans une version utilitaire légère. Bon, on sent un frémissement. De toute façon, la problématique du diesel, elle est là, notamment sur les petits véhicules et le GPL, c'est, j'espère, le carburant de substitution du diesel pour les constructeurs.

Jean-Luc MOREAU : D'accord. En plus, au 1er janvier, lui, il va moins subir les augmentations qui sont



prévues puisqu'on a la taxe carbone qui va grimper.

Joël PEDESSAC : Voilà, la fiscalité du GPL va un tout petit augmenter mais augmente moins que le diesel et sur l'essence. En fait, c'est sur le diesel que ça va augmenter le plus puisque le gouvernement veut rattraper la fiscalité entre l'essence et le diesel. Je suis sûr que ça va accroître l'avantage de rouler au GPL par rapport à quelqu'un qui roule au diesel. Et je me permets de rajouter un point, c'est que quand vous achetez un véhicule, vous payez une carte grise et la tarte grise est gratuite dans 90 % des régions françaises. Ça veut dire que c'est quand même une économie supplémentaire à l'achat du véhicule et à chaque fois que vous revendez votre voiture, en occasion, votre acheteur bénéficie aussi d'une carte grise gratuite.

Jean-Luc MOREAU : Formidable, merci, on va tout de suite faire équiper nos voitures Joël. Je vous laisse et je descends, là, j'y vais.

François SOREL : Même à ZOE, tiens.

Joël PEDESSAC : Je croyais que c'était déjà fait.

François SOREL : Le mec n'a rien compris, il met du GPL sur sa ZOE. Quoiqu'au moins, il aura une autonomie plus importante.

Jean-Luc MOREAU : Vous pourriez avoir le chauffage au gaz.

François SOREL : Eh bien voilà, exactement, vous avez raison, une pompe à chaleur finalement.

Jean-Luc MOREAU : Non une pompe à chaleur, ce n'est pas possible, c'est électrique. Un chauffage à gaz, c'est un réchaud à gaz.

François SOREL : Sur ma ZOE, j'ai une pompe à chaleur... Merci Joël, excusez-nous, on parle de chauffage et on a un peu froid, c'est pour ça.

Joël PEDESSAC : Au revoir.

FIN

La start-up qui rêve d'une essence sans pétrole

Les echos

[Anne Feitz](#) / Journaliste Le 07/12 à 06:00



La société Global Bioenergies vient de franchir une étape cruciale de sa jeune histoire. Le 5 décembre, elle a lancé à Leuna, en Allemagne, sa production d'isobutène dans une usine flambant neuve de 600 mètres carrés. - Photo Gunter Binsack.

Créée en 2009, la jeune pousse française Global Bioenergies développe un procédé innovant, transformant le sucre en isobutène. Une petite révolution qui intéresse au plus haut point les chimistes et les pétroliers.

Ales Bulc est fatigué. « Depuis six mois, on n'a pas arrêté ! Et ce n'est pas fini : nous devons livrer les premiers lots avant fin avril. Alors, il y a encore beaucoup de stress ! » avoue le grand gaillard, les traits tirés. Malgré la couverture nuageuse qui plombe le ciel en cette mi-novembre, ce directeur de projet chez Global Bioenergies aurait pourtant de quoi jubiler. Les derniers tuyaux de l'installation flambant neuve qu'il nous fait visiter viennent tout juste d'être connectés, marquant la fin de la construction du démonstrateur industriel de la start-up française.

Nous sommes à Leuna, à 35 kilomètres de Leipzig, en Allemagne, dans l'unité du Fraunhofer Institute dédiée aux biocarburants. Ici se dressent sur 600 mètres carrés un fermenteur de 6 mètres de haut, un purificateur et une installation de conditionnement, qui ont déjà commencé à ronronner. « Nous testons actuellement tous les circuits, les capteurs et les vannes, avec de l'eau », explique Ales Bulc.

Depuis notre visite, une nouvelle étape cruciale a été franchie à Leuna : le 5 décembre, Global Bioenergies a lancé la première production d'isobutène. Il s'agit d'une molécule qui entre dans la composition des caoutchoucs, des plastiques, des lubrifiants et même de l'essence ou du kérosène. Sauf que, ici, elle n'est pas fabriquée à partir d'hydrocarbures, comme d'ordinaire, mais à partir de sucre : une sorte de pétrole vert, si l'on peut dire. C'est une première mondiale. Un rêve de savant fou qui devient réalité.

Le fondateur de Global Bioenergies, lui, ne boude pas son plaisir. Marc Delcourt est de tempérament plutôt calme, mais on sent bien que le démarrage du démonstrateur de Leuna est un événement de la plus haute importance dans la courte vie de la start-up. « C'est un jour immense ! », avoue, tout sourire, le normalien de quarante-cinq ans, au lendemain de l'annonce de la fin de la construction - les yeux rivés sur le cours de Bourse de la jeune société, qui, à son grand dam, ne réagit guère ce jour-là.

Innovation révolutionnaire

L'innovation est née dans le cerveau d'un spécialiste français de la biologie de synthèse, Philippe Marlière. « *J'étais en train de travailler sur des schémas réactifs, lorsque j'ai vu apparaître un hydrocarbure comme sous-produit* », raconte aujourd'hui le chercheur de soixante-deux ans. « *Je n'en ai rien fait sur le moment, mais lorsque Marc m'a demandé, en 2008, si je n'avais pas quelque chose sous la main, je l'ai ressorti des tiroirs* ». L'entrepreneur, qui vient de quitter Biométhodes, une autre société créée quelques années plus tôt, ne tarde guère à comprendre le potentiel de la découverte. « *Le soir même, il m'appelait, surexcité, au milieu de la nuit : il avait appris que le marché de l'isobutène représentait plusieurs dizaines de milliards de dollars... Je lui ai dit : "Banco, tu crées une société et on partage !"* », raconte Philippe Marlière, qui n'a toutefois pris aucun rôle opérationnel dans l'entreprise.

Huit ans plus tard, Marc Delcourt a réussi à transformer le mémo de 4 pages en réalité industrielle. « *Philippe Marlière a inventé le moyen de modifier des bactéries, de sorte qu'elles transforment le glucose en isobutène* », explique-t-il. « *Une innovation de rupture : jusqu'alors, il semblait impossible d'enseigner à des bactéries comment produire des hydrocarbures. Il a imaginé d'intégrer dans l'ADN des bactéries une voie métabolique originale, constituée d'une succession d'enzymes qui transforment, en plusieurs étapes, les ressources renouvelables en isobutène.* » L'innovation est si révolutionnaire que l'entrepreneur n'aura aucun mal à lever les fonds nécessaires pour passer au stade du laboratoire : dès le début de 2009, la start-up lève 3,2 millions d'euros auprès de Masseran Gestion, reprise depuis par Seventure Partners, la filiale de Natixis dédiée aux investissements dans les innovations technologiques.

Sébastien Groyer, directeur d'investissement chez Seventure, est ingénieur en biotechnologie. C'est le troisième larron de l'histoire. « *Presque un cofondateur ! Il a eu du cran, il a pris un risque gigantesque* », insiste Philippe Marlière. L'**investisseur financier** n'a pourtant pas beaucoup hésité. « *Quand j'ai vu le projet, ça a tout de suite fait tilt* », raconte-t-il. « *Je suis friand de ces sujets de biotech industrielle, mélanges de biologie et de chimie. C'est un secteur intéressant mais difficile à appréhender. Or l'idée d'un tel métabolisme avec des voies artificielles m'a paru extrêmement innovante, très en avance.* »

L'idée de Philippe Marlière présente en outre deux avantages, déterminants aux yeux de ses promoteurs. Par rapport aux autres biocarburants, et notamment le bioéthanol (déjà entré dans l'ère industrielle), l'essence fabriquée avec du bio-isobutène est de la « vraie essence ». « *Elle peut être ajoutée sans limite dans les réservoirs, alors que l'éthanol a une limite d'incorporation dans l'essence fixée à 10 %* », rappelle Marc Delcourt. Autre atout, l'isobutène est un gaz, ce qui simplifie considérablement sa production par fermentation. « *Les bactéries ne s'intoxiquent pas comme lors d'une production d'un liquide. En outre la purification, c'est-à-dire le processus d'isolement de la molécule d'intérêt, est alors plus facile* », poursuit l'entrepreneur.

« L'attelage était parfait »

Sébastien Groyer est également conquis par les hommes. « *L'attelage était parfait. Un chercheur connu et reconnu dans son domaine, un entrepreneur dans les biotech capable de faire le grand écart entre la science, les marchés, la finance, l'industrie... et, surtout, de faire ce qu'il dit !* » commente-t-il.

De fait, à partir de là, les succès s'enchaînent pour Global Bioenergies. Sur le plan technique, d'abord. Le concept est rapidement validé en laboratoire, à Evry, puis sur un site pilote, à Pomacle près de Reims, en 2014. Avec le démonstrateur de Leuna, c'est une nouvelle marche, et de taille, qui est franchie. « *Le pilote nous a permis de tester le passage du laboratoire à un environnement industriel. Leuna est à l'inverse une véritable usine miniaturisée, réalisée à partir d'équipements existants* », explique Ales Bulc. Leuna produira 100 tonnes d'isobutène par an, contre 10 tonnes par an sur le pilote de Pomacle.

Pour franchir ces grandes étapes, Marc Delcourt n'est pas peu fier d'avoir embarqué dans l'aventure des anciens du géant mondial DuPont, à commencer par son ex-directeur technique Rick Bockrath, qui, à cinquante-huit ans, venait de partir en préretraite. « *J'ai trouvé leur technologie fascinante* », avoue celui qui a apporté son expérience industrielle à la start-up, et reste l'un de ses piliers.

En attendant la prochaine étape, la construction d'une ou de plusieurs « vraies usines », qui produiront 50.000 tonnes d'isobutène par an. La première est déjà en gestation. Elle doit être construite, elle aussi à Pomacle, par une coentreprise baptisée « IBN-One », créée avec la coopérative sucrière Cristal Union. Les deux sociétés en ont annoncé le projet mi-2015 et ont déjà commandé les études d'ingénierie. « *Il faut maintenant attendre les retours d'expérience de Leuna, qui valideront les choix industriels* », explique Bernard Chaud, directeur d'IBN-One. Et qui, surtout, permettront de lever les 100 millions d'euros nécessaires à sa construction.

Des partenariats très forts

Jusqu'à présent, financer le développement de Global Bioenergies n'a pas réellement posé de problèmes. « *Nos premiers tours de financement ont même été incroyablement faciles* », commente Marc Delcourt. La start-up a déjà levé 50 millions d'euros auprès d'investisseurs comme Seventure (rejoint en 2013 par CM-CIC Capital Innovation), sur le marché boursier **Alternext**, où elle est cotée depuis mai 2011, ou encore auprès d'entreprises comme Cristal Union, qui en détient aujourd'hui plus de 5 %. Marc Delcourt a aussi obtenu des financements des Etats français (5,2 millions d'euros) et allemand (5,7 millions) pour ses installations industrielles.

Parallèlement aux succès techniques et financiers, arrivent également les succès commerciaux. Outre Cristal Union, qui voit dans l'innovation de Global Bioenergies un moyen de trouver des débouchés pour sa production de betterave après la fin des quotas sucriers, la société séduit, par exemple, dès 2011 le constructeur automobile allemand Audi ou le chimiste polonais Synthos. « *Des partenariats très forts, avec des industriels qui ont cru en nous !* », se félicite Thomas Buhl, directeur du développement. Et la liste des industriels qui participent aux recherches, ou qui souhaitent simplement tester l'isobutène produit par Global Bioenergies, s'allonge chaque année de noms prestigieux : les chimistes français Arkema ou suisse Clariant, la coentreprise Arlanxéo créée entre Lanxess et Saudi Aramco dans les caoutchoucs, les suédois Sveaskog (un opérateur forestier), Preem (le premier raffineur du pays) ou Aspen (un spécialiste des carburants spéciaux), et même, cette année, le numéro un mondial des cosmétiques, L'Oréal.

Marc Delcourt serait sur un petit nuage si, depuis deux ans et demi, un élément extérieur ne venait pas gâcher la fête : la dégringolade des prix du pétrole, tombés de 110 dollars le baril mi-2014, à 50 dollars environ ces jours-ci. Combinée à la hausse du prix du sucre, qui a quasiment doublé en dix-huit mois, elle a porté un sacré coup à la rentabilité projetée des usines de Global Bioenergies. « *Toute l'industrie des biocarburants s'est pris le vent de face : les dispositions fiscales en France permettraient d'exploiter le procédé au prix du marché actuel, dans des volumes limités. Mais si nous voulons entrer en concurrence frontale avec le pétrole, il nous faudra un prix du baril supérieur à 100 dollars* », reconnaît Marc Delcourt.

Dans la tempête, la jeune société garde pourtant résolument le cap. Si les carburants représentent aujourd'hui 80 % des débouchés de l'isobutène, Marc Delcourt vise désormais, pour sa première usine, plutôt des marchés de niche, dans les matériaux, les cosmétiques ou les carburants spéciaux, avec des produits premium vendus plus cher. Et, à plus long terme, les dirigeants de Global Bioenergies le martèlent en chœur, les prix du baril finiront bien par remonter, lorsque la chute des investissements des compagnies provoquera un déficit d'offre. Et le marché des biocarburants s'envolera...

En écoutant Marc Delcourt, on a envie d'y croire. Il se voit en « *découvreur d'un monde nouveau* », animé par « *une envie d'aventure, de repousser les frontières* ». « *Entre épuisement des ressources et réchauffement climatique, nous avançons gentiment vers de grandes catastrophes. Nous ne pouvons pas laisser ce monde horrible à nos enfants* », insiste-t-il. A Leuna, Ales Bulc est sur la même longueur d'onde. « *La vraie question, ce n'est pas le prix du pétrole, mais le changement climatique. Si, dans cinq ans, face à l'afflux de catastrophes naturelles, on se demande s'il y a des options alternatives, eh bien, nous pourrions répondre oui ! Nous serons prêts.* »

Anne Feitz, Les Echos



En bref

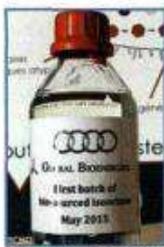
Industrie

Global Bioenergies franchit une nouvelle étape



Le démonstrateur industriel de Leuna. © Gunter Binsack.

Créée en 2008 et cotée en bourse dès 2011, Global Bioenergies est l'une des rares sociétés au monde et la seule en Europe à développer un procédé de conversion de ressources renouvelables en hydrocarbures par fermentation. La société s'est focalisée dans un premier temps sur la fabrication biologique d'isobutène, une des plus importantes briques élémentaires de la pétrochimie, qui concerne un vaste éventail d'applications allant des caoutchoucs à la cosmétique (lubrifiants et



Echantillon d'isooctane

additifs, verre organique, peintures...). Dans le secteur des carburants, l'isobutène est actuellement utilisé pour produire de l'isooctane, de l'ETBE et du MTBE, des composants importants dans la formu-

biosourcé pour Audi. Il peut être également converti en isododécane, qui entre dans la composition du kérosène. Après les essais concluants menés sur son unité pilote de Pomacle-Bazancourt, la société franchit une nouvelle étape en annonçant la fin de la construction de son démonstrateur industriel de Leuna en Allemagne. Cette unité unique au monde, d'une capacité de 100 tonnes/an, conçue spécifiquement pour la fermentation directe des hydrocarbures gazeux, permettra de produire de l'isobutène de haute pureté à partir de diverses ressources (sucre industriel dérivé de la betterave et de la canne à sucre, sirop de glucose dérivé des céréales, sucres de 2^e génération extraits de paille de blé, bagasse, copeaux de bois). Déjà en étroite collaboration avec des acteurs industriels (Arkema, Arlanxeo, Aspen, Audi, CFBP, Clariant,

L'Oréal, Sekab, Sveaskog, PREEM...), la société s'attend avec la mise en service de ce démonstrateur à nouer de nouveaux partenariats. La première usine commerciale d'isobutène biosourcé est déjà en préparation en Champagne Ardennes au travers d'IBN-One, une joint-venture avec Cristal Union, le leader du sucre et du bioéthanol en France. Sa mise en service est attendue pour 2019. À noter que la société a déjà répliqué ce premier succès au propylène et au butadiène, deux autres molécules de la famille des oléfines gazeuses. Une belle réussite dans l'aventure de l'après-pétrole.

Roselyne Massal

Et n'oubliez pas les
« Actualités web » du site,
régulièrement alimentées.

www.lactualitechimique.org