Comité Français Butane Propane

CFBP infos

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

Février 2018 N° 160

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
- Production d'électricité à partir du propane Publication du rapport EY (p.6)
- Zoom sur les formations CFBP 2017 (p.9)

3- AGENDA Page 11

4 - DANS LES MÉDIAS ! Pages 12-35
- « Carburants – Quelles solutions pour réduire son budget ? » - dossier Auto Plus (p.14)
- « Véhicules propres – Deux étudiants font la promo des solutions alternatives » - L'hebdo du vendredi – Édition Chalon (p.18)
- « Entre Lyon et la Rochelle – Arrêt à Bordeaux pour quatre étudiants » - Bordeaux Gazette (p.19)
- « Leur Tour de France alternatif et solidaire » - Sud-Ouest (p.22)
- « Projet étudiant - Le Tour de France du Développement durable » - Le Semeur hebdo (p.23)
- « Écologie – la Tour des Solutions Alternatives a fait halte à Clermont pour développer le durable » - la Montagne (p.24)
- « Le Tour de France des initiatives s'arrêt à Rennes » - Ouest France (p.25)
- Le Tour des Solutions Alternatives sur France 3 Auvergne Rhône-Alpes (p.26)
- Le Tour des Solutions Alternatives sur les ondes : RCF Lyon (p.27)
- « Essai Fiat Tipo SW GPL : bien mieux que la fée électricité ? » - The Automobilist (p.28)
- « Froid industriel – A2P Industrie mise sur le propane » - RPF (p.34)
- « Hyundai va réaliser des moteurs dual-fuel Diesel-GPL » - Mer et Marine (p.35)

1 STATISTIQUES (janvier 2018)

DONNÉES CLIMATIQUES

	Janv 2017	Janv 2018	Variation 2018/2017
Température moyenne	2,4	8,1	+ 5,7 °C
Nombre de jours ouvrés	22	22	idem
Degrés-jours du mois	452,7	257,9	- 43 %
Coefficient de rigueur	1,19	0,73	- 39,4 %
Degrés-jours cumulés	452,7	275,9	- 39 %

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

Chiffres-clés des GPL pour janvier 2018

> Total Ventes « vrac » janv. 2018 *vs* janv. 2017 : -11, 9 %

> Total Ventes « conditionné » janv. 2018 *vs* janv. 2017 : - 10, 4 %

> Total Ventes « GPL carburant stations » janv. 2018 *vs* janv. 2017 : -11, 4 %

VENTES DE GPL EN FRANCE (en tonnes) : adhérents du CFBP – janvier 2018

	MOIS			CUMUL ANNÉE		
	Janv 2018	Janv 2017	Variation	Janv 2018	Janv 2017	Variation
BUTANE						
conditionné	20 977	23 486	-10,7%	20 977	23 486	-10,7%
vrac	2 342	2 687	-12,8%	2 342	2 687	-12,8%
s/total Butane	23 319	26 173	-10,9%	23 319	26 173	-10,9%
conditionné	9 332	10 902	-14,4%	9 332	10 902	-14,4%
Condi/carburant	4 969	4 979	-0,2%	4 969	4 979	-0,2%
s/total conditionné	14 301	15 881	-9,9%	14 301	15 881	-9,9%
Vrac carburant	2 485	2 437	2,0%	2 485	2 437	2,0%
Vrac 0/6 T	85 967	92 357	-6,9%	85 967	92 357	-6,9%
Vrac 6/12 T	15 958	20 369	-21,7%	15 958	20 369	-21,7%
Vrac 12/80 T	26 490	33 158	-20,1%	26 490	33 158	-20,1%
Vrac 0/80 T	128 415	145 884	-12,0%	128 415	145 884	-12,0%
Vrac > 80 T	23 469	27 932	-16,0%	23 469	27 932	-16,0%
Réseau canalisé	8 351	8 399	-0,6%	8 351	8 399	-0,6%
Sous-total vrac	162 720	184 652	-11,9%	162 720	184 652	-11,9%
Sous-total propane	177 021	200 533	-11,7%	177 021	200 533	-11,7%
GPLc / Stations	4 632	5 229	-11,4%	4 632	5 229	-11,4%
Total conditionné	35 278	39 367	-10,4%	35 278	39 367	-10,4%
Total vrac	165 062	187 339	-11,9%	165 062	187 339	-11,9%
TOTAL	204 972	231 935	-11,6%	204 972	231 935	-11,6%
Dont carburant	*12 086*	*12 645*	*-4,4%*	*12 086*	*12 645*	*-4,4%*

INSTALLATIONS NEUVES GAZ PROPANE – janvier 2018

RÉGIONS	MOIS		
	Janvier 2018	Janvier 2017	variation
Bretagne	34	38	- 11%
Centre	37	30	+ 23%
Corse	7	1	+ 600%
Ile de France	12	25	- 52%
Pays de Loire	36	20	+ 80%
Provence Alpes Côte d'Azur	10	15	- 33%
Auvergne-Rhône Alpes	106	56	+ 89%
Hauts de France	27	24	+ 13%
Grand Est	36	27	+ 33%
Occitanie	24	62	- 61%
Normandie	49	27	+ 81%
Nouvelle Aquitaine	41	52	- 21%
Bourgogne-Franche-Comté	30	19	+ 58%
TOTAL	**449**	**396**	**+ 13%**

Source : Qualigaz

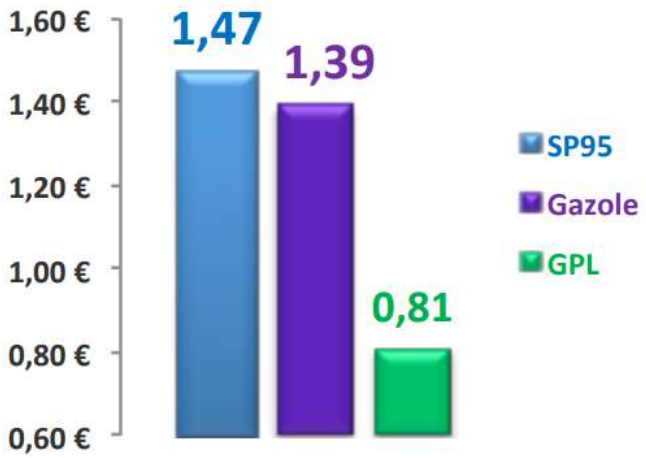
VENTES DE VÉHICULES PARTICULIERS NEUFS EN FRANCE PAR ÉNERGIE

Janvier 2018

Énergies	Janvier				Cumul à fin janvier 2018			
	2018	2017	variation	PDM	2018	2017	variation	PDM
Gazole	64 485	73 265	-12,0%	41,1%	64 485	73 265	-12,0%	41,1%
Essence	82 524	70 855	16,5%	52,6%	82 524	70 855	16,5%	52,6%
GPL	**136**	**24**	**466,7%**	**0,1%**	**136**	**24**	**466,7%**	**0,1%**
Hybride	8 363	6 583	27,0%	5,3%	8 363	6 583	27,0%	5,3%
Électrique	1 286	2 242	-42,6%	0,8%	1 286	2 242	-42,6%	0,8%
Superéthanol	32	70	-54,3%	0,0%	32	70	-54,3%	0,0%
GNV	10	7	42,9%	0,0%	10	7	42,9%	0,0%
Autres	10		0,0%	0,0%	10			0,0%
TOTAL	**156 846**	**153 046**	**2,5%**	**100,0%**	**156 846**	**153 046**	**2,5%**	**100,0%**

Source : 3A

BAROMÈTRE MENSUEL DU GPL CARBURANT : moyenne janvier 2018



Source : site du Ministère de la Transition écologique et solidaire

CONNEXIONS AU SITE cfbp.fr

	Octobre	Novembre	Décembre	Janvier
Nombre total de visites sur le site	25 460	24 706	23 431	**28 291**
Top 5 des points d'entrée sur le site				
Accueil	35,4%	36,5 %	38.2%	**34.6%**
Carte stations GPL/CFBP	13,3%	12,3 %	12.0%	**15.2%**
Caractéristiques générales des GPL	6,3%	6,2 %	6.4%	**6.5%**
Équipement d'un véhicule essence	2,6%	-	-	**3.1%**
Conseils et informations	2,7%	2,6 %	2.2%	-
Atouts du GPL	-	2,3 %	2.3%	**3.1%**

Production d'électricité à partir du propane

Publication du rapport EY

Le CFBP a mandaté en 2017 le cabinet Ernst & Young pour la réalisation d'une analyse stratégique du recours au GPL dans la production d'électricité en zones non inter connectées (ZNI).

Contexte de l'étude

La loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte, ainsi que les plans d'action qui l'accompagnent visent notamment à permettre à la France de contribuer plus efficacement à la lutte contre le dérèglement climatique et à la préservation de la santé et l'environnement. Ils visent également à renforcer son indépendance énergétique tout en offrant à ses entreprises et ses citoyens l'accès à l'énergie à un coût compétitif.
Dans la perspective des évolutions des systèmes de production d'électricité, et compte tenu des enjeux de réduction du coût de production et du contenu carbone de l'électricité produite, le CFBP a mandaté en 2017 le cabinet Ernst & Young pour étudier l'intérêt de recourir au GPL pour la production d'électricité dans les ZNI françaises.

L'objectif de cette étude est d'évaluer la compétitivité des solutions GPL dans la production d'électricité, en prenant en compte la diversité des facteurs techniques, réglementaires, économiques et financiers qui influencent le marché, ainsi que les externalités sociales et environnementales des projets.

Les enjeux du système électrique des ZNI

Les ZNI françaises présentent de nombreuses spécificités techniques et économiques en comparaison du territoire métropolitain :

- Elles disposent de spécificités climatiques et géographiques (zones insulaires, volcaniques et montagneuses, isolement, températures élevées, etc.).

- Elles font face à des contraintes logistiques fortes (capacités limitées des infrastructures portuaires et routières, éloignement des centres de production des matières premières).
- Elles connaissent une croissance de la consommation d'électricité supérieure à celle de l'hexagone, même si elle se ralentit du fait du contexte économique actuel et de la fin du rattrapage du taux d'équipement des ménages.
- Elles bénéficient de systèmes électriques de petite taille, ce qui rend ces derniers très sensibles aux variations de fréquence et autres perturbations.

Compte tenu de ces caractéristiques, les solutions technologiques retenues pour la production d'électricité dans les ZNI sont de fait différentes de celles développées en France métropolitaine. En particulier, on observe que :

- Les coûts de production de l'électricité en ZNI sont très supérieurs à ceux du territoire métropolitain.
- Par ailleurs, les contraintes économiques et technologiques sur ces territoires ont conduit à un mix énergétique plus carboné qu'en métropole.

L'enjeu des ZNI est donc de répondre au défi de la transition vers la production d'une électricité moins carbonée et moins polluante, tout en offrant un service de fourniture d'électricité de qualité à leurs habitants et en optant pour des systèmes de production compétitifs d'un point de vue économique.

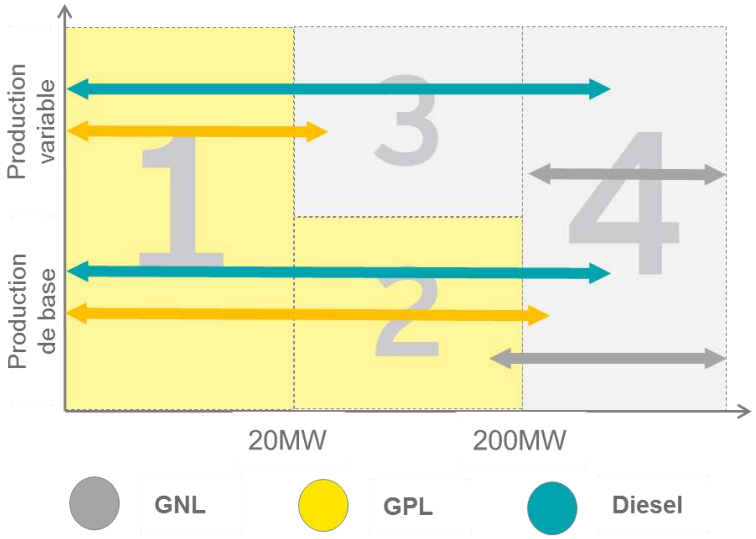
Principaux résultats de l'étude

« Pour des projets de petites ou moyennes capacités (<200 MW), le GPL comme combustible permet d'atteindre des niveaux de coûts attractifs, tout en favorisant la transition énergétique des territoires vers une électricité moins carbonée, ce en complément du déploiement progressif des énergies renouvelables. »

L'analyse menée durant la première phase de l'étude a permis de déterminer qualitativement les principales forces et faiblesses du GPL pour la production d'électricité en ZNI.
Cette énergie est aujourd'hui rarement considérée par les pouvoirs publics et acteurs privés dans le cadre des projets de renouvellement ou d'ajout de capacité dans les ZNI, notamment du fait du manque de retour d'expérience disponible en comparaison de technologies ayant recours au diesel ou au GNL, plus matures.

L'analyse menée montre néanmoins que le GPL présente des atouts logistiques, économiques et environnementaux qui pourraient le rendre attractif en fonction des conditions de puissance à installer et du type de besoin de production d'électricité.

Ces conditions de compétitivité potentielle sont présentées en jaune sur le graphique ci-dessous :



Pour de petites capacités (<20MW) produisant de manière stable ou variable, la transportabilité du GPL permet d'alimenter de petits moyens de production diffus (moteurs, micro turbines), localisés par exemple dans des zones non raccordées au réseau principal. En outre, la réactivité de ces petits moyens de production peut permettre de couvrir localement les pics de consommation ou venir en complément des sources d'énergie renouvelables pour gérer les intermittences.

Pour des capacités moyennes (entre 20MW et 200MW) fonctionnant en production stable, compte tenu des contraintes techniques des différents combustibles considérés, le GPL pourra être envisagé essentiellement pour alimenter des systèmes de conversion de type turbine, servant pour une production électrique de base.

Afin de confirmer la compétitivité du GPL pour la production d'électricité en ZNI, plusieurs études de cas détaillées ont été réalisées. Elles permettent de déterminer quantitativement des niveaux de coûts actualisés de l'électricité (LCOE) propres à chaque projet sélectionné et de calculer les émissions de gaz à effet de serre évités annuellement, en comparaison d'un projet diesel ou charbon.

Les résultats obtenus montrent que, selon les cas, les LCOE des projets couvrent une fourchette allant de 157€/MWh (pour la Corse) à 193€/MWh (dans le cas de Mayotte). D'autre part, ils permettent de constater que le recours au GPL pour l'alimentation de projets de production d'électricité permettrait potentiellement des abattements significatifs d'émissions de CO_2 par rapport à un scénario diesel ou charbon.

Ces résultats présentent donc le GPL comme un combustible permettant d'atteindre des niveaux de coûts attractifs, tout en favorisant la transition énergétique des territoires vers une électricité moins carbonée, ce en complément du déploiement progressif des énergies renouvelables. A ce titre, ils invitent les pouvoirs publics et acteurs privés à étudier rigoureusement et de manière détaillée l'alternative GPL dans le cadre des futurs projets de production d'électricité menés dans les ZNI.

e.coquin@cfbp.fr

Zoom sur les formations CFBP 2017

Le CFBP référencé dans DATADOCK

2017 marque le référencement du CFBP en tant qu'organisme de formation dans l'outil DATADOCK, avec validation des 21 indicateurs détaillés par les OPCA selon les critères qualité définis par la Loi n° 2014-288 du 5 mars 2014 relative à la formation professionnelle, à l'emploi et à la démocratie sociale.

Un nouveau module de formation pour le SUR

Un nouveau module de formation à destination des prestataires réalisant les interventions de sécurité sur les réseaux GPL a été créé par le CFBP durant l'année 2017.

Cette nouvelle formation se déroule directement chez les prestataires, et permet de réaliser un exercice sur un site réseau en exploitation.

Sur l'année, trois premières entreprises ont bénéficiées de cette formation.

Une formation spécifique pour Intermarché

Le CFBP a organisé une session de formation sur la connaissance du produit, des matériels, comme sur les aspects règlementaires et normatifs y attenant.

Chauffeurs-livreurs & citernier : les formations qualifiantes

En 2017, on compte 94 sessions de formations chauffeur-livreur et citernier, pour 899 participants :

	Sessions	Participants
Chauffeurs-livreurs initial	31	283
Chauffeurs-livreurs recyclage	44	447
Citerniers initial	12	106
Citerniers recyclage	7	63

Formation de Conseillers Sécurité Civile

Deux sessions de formation conseillers sécurité civile ont eu lieu, pour 27 participants.

Une formation spécifique pour Gaz de Tahiti

En 2017, le CFBP a organisé trois sessions de formations à distance ainsi que l'organisation et l'animation d'une session présentielle spécifique.
Ce stage s'adressait tant à des chauffeurs-livreurs, des citerniers qu'à du personnel sédentaire en charge de la logistique (16 personnes au total).
L'objectif : une montée en compétences selon les référentiels par type de métier, ainsi que l'obtention d'une dynamique pour une formation en continu.

a.combes@cfbp.fr & jb.jarry@cfbp.fr

3 AGENDA

Le GPL aux Rencontres du Fleet Management

Le 14 mars, le CFBP participera aux « Rencontres du Fleet Management », dont il partenaire.
Joël Pedessac y interviendra lors du module « TCPO & environnement : le duo gagnant », sur le thème « Mobilité durable : comment améliorer son bilan environnemental à moindre coût ? ».

Envie d'en savoir plus sur les Rencontres ? C'est par ici !

Consultez le programme !

Inscrivez-vous !

e.coquinc@cfbp.fr

5 DANS LES MÉDIAS !

- « Carburants – Quelles solutions pour réduire son budget ? » - dossier Auto Plus (p.13)
- « Véhicules propres – Deux étudiants font la promo des solutions alternatives » - L'hebdo du vendredi – Édition Chalon (p.18)
- « Entre Lyon et la Rochelle – Arrêt à Bordeaux pour quatre étudiants » - Bordeaux Gazette (p.19)
- « Leur Tour de France alternatif et solidaire » - Sud-Ouest (p.22)
- « Projet étudiant - Le Tour de France du Développement durable » - Le Semeur hebdo (p.23)
- « Écologie – la Tour des Solutions Alternatives a fait halte à Clermont pour développer le durable » - la Montagne (p.24)
- « Le Tour de France des initiatives s'arrêt à Rennes » - Ouest France (p.25)
- Le Tour des Solutions Alternatives sur France 3 Auvergne Rhône-Alpes (p.26)
- Le Tour des Solutions Alternatives sur les ondes : RCF Lyon (p.27)
- « Essai Fiat Tipo SW GPL : bien mieux que la fée électricité ? » - The Automobilist (p.28)
- « Froid industriel – A2P Industrie mise sur le propane » - RPF (p.34)
- « Hyundai va réaliser des moteurs dual-fuel Diesel-GPL » - Mer et Marine (p.35)

Auto Plus
Pays : France
Périodicité : Hebdomadaire
OJD : 273101

Date : 16 FEV 18
Journaliste : Guillaume Cardin

Auto Plus

2,10 €

Nouvelle formule

Toujours plus à vos côtés...

Les coachs Comment rénover vous-même un bouclier rayé P. 49

SOS experts Faire gratuitement sa carte grise sur internet P. 50

Le bureau des vérifs Promos Dacia, Norauto, Total... Intéressantes ? P. 15

Tests labo Quelles familiales ont la meilleure autonomie sur autoroute ? P. 40

LABO Auto Plus LABO

VENDREDI 16 FÉVRIER 2018
N° 1537

15 modèles dévoilés

→2018-2024 P. 16

Tous les futurs SUV

Nos conseils face à la hausse des prix

CARBURANTS Les solutions pour réduire votre budget

P. 42

Les choix sûrs GPL ou super E85 : à partir de 0,69 €/litre

Les choix risqués Fioul, huile végétale : à partir de 0,82 €/litre

NOUVEAU PEUGEOT 3008 D'OCCASION

Les prix baissent enfin ! P. 46

Actualité P. 2

Déjouez les nouvelles arnaques du Web

Toujours plus malignes, toujours plus nombreuses...

Dossier essais P. 34

Les meilleures voitures sur la neige... pour éviter les grosses galères !

Essai nouveauté P. 38

LE VW T-ROC À L'ÉPREUVE DE LA VIE QUOTIDIENNE

308/Mégane/Golf Le match est relancé !

› Restylages, nouveaux moteurs...
› 9 versions comparées... P. 22

M 01566 - 1537 - F: 2,10 €

Le dossier
de la semaine

Carburants

Quelles solutions pour réduire son budget ?

Par Guillaume Cardin
guillaume.cardin@mondadori.fr

Essence et diesel n'en finissent plus d'augmenter, et ça ne va pas s'arranger avec le temps. Même si se tourner vers les carburants alternatifs (GPL, E85) devient tentant, de nombreuses questions demeurent. Afin de vous aider à y voir plus clair dans tous les domaines (éventuelles dépenses supplémentaires, gains de consommation, rentabilité, etc.), *Auto Plus* répond à vos interrogations.

Avant de sauter le pas, calculez la rentabilité en fonction de l'auto que vous avez ou que vous ciblez

Le seuil de rentabilité, kilométrage à parcourir pour amortir le surcoût de l'équipement, est l'élément clé pour décider. Plus ce seuil est bas, mieux c'est. Vous devez d'abord calculer le coût aux 100 km du moteur standard, puis celui avec la solution alternative, en prenant en compte leur conso respective et le prix de leur carburant. A ce stade, vous savez déjà ce que vous gagnez en euros tous les 100 km avec le plus économique des deux. Il suffit ensuite de diviser le surcoût d'achat (malus éventuel inclus) par le gain aux 100 km et de multiplier par 100. Vous aurez alors le kilométrage à partir duquel chaque euro économisé retourne dans votre poche *(voir ci-contre)*.

Exemple pour une Fiat Tipo SW 1.4 T-Jet

	ESSENCE	ESSENCE + GPL
Prix	20 090 €	21 590 €
Malus	953 €	613 €
Surcoût GPL		**1 160 €**
Consommation	8,6 l/100 km	10,5 l/100 km
Prix carburant	1,48 € le litre	0,81 € le litre
Coût aux 100 km	12,73 €	8,51 €
Économie aux 100 km		**4,22 €**
Seuil de rentabilité	**27 488 km**	

Comité Français Butane Propane

Le GPL

Les véhicules bicarburation essence/GPL connaissent un succès disons… mitigé. Alors qu'il cartonne en Allemagne, Italie et Pologne, le gaz (du propane liquide à la place du sans-plomb) peine à se maintenir en France. Néanmoins, elle existe encore et permet toujours de réaliser de substantielles économies à la pompe, même s'il faut tabler sur une surconsommation de l'ordre de 15 à 20 %.

1 081 stations | **0,81 € le litre** | **9 l/100 km en moyenne*** | **ÉCONOMIE MOYENNE POUR 100 KM : 3,81 €**

Coût 100 km SP95 (1,48 €/l) : **11,10 €**
Coût 100 km GPL : **7,29 €**

** Par rapport à un véhicule consommant 7,5 l/100 km en moyenne en mode essence. Le coût des carburants est basé sur le dernier relevé officiel du 2 février 2018.*

Quels modèles neufs sont disponibles en GPL ?

Seulement 17 en tout, répartis chez cinq constructeurs *(voir liste ci-dessous)*, autant dire qu'ils sont rares à trouver en concession. Parmi les constructeurs, seuls Dacia, Fiat et Opel ont plusieurs modèles à leur catalogue. Et chez toutes les marques, le GPL n'est pas disponible en entrée de gamme. C'est par exemple à partir de la finition Ambiance pour la Sandero TCe 90 GPL, ou Pop pour la Panda 1.2 GPL 69 ch.

L'offre GPL constructeurs

Alfa Romeo : MiTo
Citroën : C3
Dacia : Logan, Logan MCV, Sandero, Duster, Lodgy, Dokker.
Fiat : Panda, Punto, 500L, Tipo, Tipo SW.
Opel : Corsa, Karl, Meriva, Mokka

N. SIDLER

Combien le "supplément GPL" en concession ?

Comptez de 700 à 1 500 € le surcoût par rapport au modèle essence équivalent. Sachant qu'on économise 3,81 € tous les 100 km, la dépense est amortie après 18 000 à 40 000 km. Attention cependant à la dépense annuelle de révision du circuit gazeux, coûtant 150 € en moyenne. Il faut donc rouler au moins 4 000 km par an pour financer cet entretien supplémentaire avant de prendre en compte l'amortissement réel de la motorisation GPL.

Est-ce qu'on a d'autres avantages avec le GPL ?

Des "cadeaux" sont possibles. La carte grise d'un GPL bénéficie d'une exonération fiscale totale ou partielle (- 50 % en Bretagne et en Picardie, 100 % ailleurs), excepté dans la région Centre qui n'accorde aucune réduction. La prime à la conversion (1 000 à 2 000 € d'aide à l'achat, neuf ou occasion, d'une auto émettant moins de 130 g de CO_2) s'applique également. Enfin, on décroche systématiquement une vignette Crit'Air n° 1 en GPL, même avec une auto d'avant 1997.

Des précautions avant d'acheter un GPL d'occasion ?

Des points précis doivent être vérifiés. Carnet d'entretien à jour validé, faites une vérification visuelle : traces de choc ou de corrosion sur le réservoir de gaz sont à proscrire. Si vous optez pour une auto "modifiée", assurez-vous que sa carte grise atteste de sa bonne homologation est aux normes : "E/G" pour "Essence/Gaz" sur la ligne de la catégorie énergétique. Et vérifiez que les durits et câbles supplémentaires sont correctement installés dans le compartiment moteur : rien ne doit pendre ou se balader. Enfin, l'essai sur route est incontournable pour vous assurer que la permutation sans-plomb/GPL fonctionne et que le moteur tourne sans à-coups en carburation GPL.

Faire poser un kit essence/gaz revient à combien ?

Comptez entre 2 000 et 3 000 € l'installation en seconde monte par un professionnel agréé (175 en France sur le site Cfpb.fr), plus le passage obligatoire par la Driee (Direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie) pour homologuer la voiture avec édition d'une nouvelle carte grise (forfait fiscal à 86,90 €). Comme on ne rentabilise cette modification qu'après avoir parcouru au moins 50 000 km, oubliez si votre auto a déjà un kilométrage élevé ou si vous roulez peu.

Trouve-t-on de bonnes affaires en occasion ?

Les prix sont bradés car la demande est faible. Toutefois, comme le "gaz" représente moins de 0,5 % des petites annonces, il faut se contenter d'une offre restreinte. Malgré cela, les bonnes affaires sont presque à la portée de tous. Les autos GPL d'origine sont même jusqu'à 10 % moins chères que leurs déclinaisons essence. Par exemple, une Clio IV Life 1.2 75 ch de 2015 et 30 000 km se négocie autour de 9 000 €, alors que la même en GPL est à 8 200 €.

C'est vraiment sans risque ?

Côté sécurité, le danger d'explosion est maîtrisé. Contrairement à une bouteille de gaz domestique, un réservoir auto est doté de sécurités (soupapes, fusibles, etc.). Côté pratique, le seul bémol concerne le réservoir de sans-plomb : il faut effectuer et consommer au minimum un demi-plein tous les six mois pour renouveler le carburant, afin de lui éviter de s'oxyder et de produire des gommes qui vont encrasser le circuit d'injection et le moteur.

Et le gaz naturel, ça donne quoi ?

Tout comme le GPL, le gaz naturel pour véhicule (GNV) a le vent en poupe chez nos voisins européens. Hélas, en France, l'offre en concession se limite à cinq modèles (Fiat Panda, 500L, Punto et Qubo, VW Polo), et on ne trouve que 70 stations sur l'ensemble du territoire. C'est un peu trop juste pour se laisser tenter par l'économie aux 100 km (4,85 €, tout de même).

Prix moyen au kg : 1,25 €. Conso moyenne : 5 kg/100 km
Coût 100 km SP95 (1,48 €/l) : 11,10 €
Coût 100 km GNV : 6,25 €
ÉCONOMIE MOYENNE POUR 100 KM : 4,85 €

Comité Français Butane Propane

L'E85

Le bioéthanol, référencé E85 en station-service, rencontre un véritable succès. En quatre ans, le nombre de pompes assurant sa distribution a quintuplé, et une nouvelle réglementation permet, sous conditions d'homologation, de modifier des véhicules en seconde monte. Malgré une surconsommation de 20% (il faut plus de carburant pour obtenir le même rendement qu'avec du sans-plomb), le prix au litre défiant toute concurrence rend l'E85 extrêmement séduisant.

Quels constructeurs le proposent en neuf ?

Un seul, Volkswagen avec sa Golf Multifuel, sur le moteur 1.4 TSI 125 ch. Toutes les autres, Peugeot 308 BioFlex, Renault Scénic Eco2, ou encore Ford Focus FlexiFuel, ont disparu des concessions !

Une occasion E85, bon plan ?

A condition de s'orienter vers l'E85 de série car, si les annonces "Essence/E85" se comptent par milliers, beaucoup sont des voitures modifiées après l'achat neuf. Celles-ci n'étant pas pour l'instant homologuées (le décret de décembre 2017 est trop récent), impossible de passer le contrôle technique avec l'une d'elles sans démonter soi-même le boîtier additionnel sous peine d'être recalé. En attendant la généralisation de l'homologation en seconde monte, privilégiez les occasions dotées d'une bicarburation de série *(voir liste ci-dessous)* vendues, pour la plupart, au même prix qu'une essence classique, ou encore une des très rares modifiées par leur propriétaire qui est parvenu à faire changer la carte grise en préfecture. A demander et à vérifier.

E85 de série en occasion

Citroën : BioFlex (C4),
Dacia : E85 (Logan, Duster, Sandero)
Ford : FlexiFuel (Focus, C-Max, Mondeo S-Max, Galaxy)
Jeep : Flexfuel (Grand Cherokee)
Opel : Flexfuel (Insigna)
Peugeot : BioFlex (308)
Renault : Bioéthanol Eco2 (Clio, Mégane, Scénic, Laguna, Modus, Kangoo)
Saab : BioPower (9.3, 9.5)
Volvo : Flexifuel (C30, S40, V50, V70, S80)

A. SAURIER

N. SOLER

Le montage sur une auto encore garantie, conseillé ou pas ?

Il est préférable d'éviter. Le nouveau décret d'application *(voir ci-contre)* oblige l'installateur à reprendre à sa charge toute garantie constructeur encore en cours concernant le moteur. Cependant, en cas d'avarie non imputable à l'E85, monteur et constructeur ne manqueront pas de se renvoyer la balle, vous obligeant à saisir tribunaux, experts, et immobilisant votre véhicule pendant la durée de la procédure. Autant attendre la fin de la garantie constructeur.

Des inconvénients avec l'E85 ?

Un seul : le démarrage à froid. A cause de la mauvaise vaporisation à froid, il faut plus de temps au moteur pour démarrer. Même le plus parfait des réglages n'empêche pas de solliciter le démarreur pendant au moins 3 à 4 secondes par temps froid. Et si le boîtier n'a pas été réglé en hiver, on peut se retrouver dans l'impossibilité de démarrer s'il a gelé la nuit. Mettre alors 10 litres de SP98 dans le réservoir en hiver aide à résoudre ce problème. Et il faut retourner chez l'installateur pour faire un paramétrage hivernal (compris dans le forfait).

A. SAURIER

Est-ce que l'on peut rouler en E85 sans modification ?

Trop risqué pour la plupart des moteurs. Le bioéthanol a, en effet, une puissance calorifique trop faible pour une essence non modifiée. Le moteur va perdre de la puissance et tourner avec un mélange trop pauvre en carburant, augmentant la température de combustion : le risque de casse est réel (piston percé, bougies fondues, etc.). Avec un petit moteur atmosphérique à injection indirecte qui accepte déjà l'E10, un mélange 80% de SP95 ou 98 avec 20% d'E85 peut s'envisager. Mais si vous avez une injection directe, un turbo ou une auto puissante, ne jouez pas au chimiste : il faut augmenter les temps d'injection au-delà des limites du calculateur d'origine, avec un boîtier spécifique.

C'est légal, l'installation d'un boîtier E85 ?

Maintenant "oui " mais... Jusqu'à la mi-décembre 2017, placer un boîtier E85 était une modification des caractéristiques techniques de l'auto non autorisée, donc illégale. Le nouveau décret d'application permet l'installation d'un boîtier homologué par un professionnel agréé, avec modification de carte grise rendant les choses officielles pour l'Administration. Un point à signaler : au moment où nous écrivons ces lignes, aucun boîtier homologué n'est dispo. Selon nos informations, FlexFuel et BioMotors auraient passé avec succès les tests de l'Utac, mais seraient actuellement "coincés" à l'étape du CNRV* validant l'homologation. Une finalisation administrative qui, en fonction de la liste d'attente, sera réalisée sous quelques jours à... quelques mois !

** CNRV : Centre national de réception des véhicules.*

973 stations | **0,69 € le litre** | **9 l/100 km en moyenne *** | **ÉCONOMIE MOYENNE POUR 100 KM : 4,89 €** (Coût 100 km SP95 (1,48 €/l) : 11,10 € ; Coût 100 km E85 : 6,21 €)

* Par rapport à un véhicule consommant 7,5 l/100 km en moyenne en mode essence. Le coût des carburants est basé sur le dernier relevé officiel du 2 février 2018.

Un boîtier homologué peut-il être vite rentabilisé ?

Amorti avant 17000 km. C'est le meilleur seuil de rentabilité du marché. On gagne en moyenne 4,89 € aux 100 km. Avec un boîtier à partir de 700 €, le calcul est vite fait. Contrairement au GPL, il n'y a aucun surcoût d'entretien. La modification de la carte grise est gratuite pour les autos jusqu'à 14 CV. A partir de 15 CV, vous payez plein pot (le coût fiscal dépend des préfectures). A ajouter à votre calcul du seuil de rentabilité.

Peut-on convertir une voiture essence hybride à l'E85 ?

C'est possible. Contrairement au GPL, la bimotorisation thermique-électrique n'est pas une contre-indication à la modification en E85. L'économie à la pompe n'en sera que plus intéressante.

→ Le montage d'un boîtier E85 par un pro en quatre étapes

1 La batterie doit être déconnectée, afin que les injecteurs soient débranchés du faisceau d'origine.

2 Le faisceau annexe relié au boîtier est intercalé entre le faisceau d'origine et les injecteurs.

3 Boîtier et faisceau trouvent place dans le compartiment moteur, et les fils sont bridés.

4 Un paramétrage électronique est réalisé à partir des données du calculateur du véhicule.

PHOTOS : A. SAUNIER

FIOUL, GAZOLE NON ROUTIER, HUILES VÉGÉTALES

Des alternatives valables pour un diesel ?

Bien qu'il n'existe aucune solution "officielle" ou "légale" pour réduire son budget, vous avez peut-être entendu parler de certains gazoles de substitution. On vous dit si ça fonctionne…

Le fioul domestique (0,82 €/litre) : faire le plein de son diesel avec le fioul de sa cuve est tentant, malgré l'illégalité[1] de l'astuce, car l'économie est immédiate, et sans surconsommation. Cependant, le fioul a un pouvoir lubrifiant moindre que le gazole, il faut donc ajouter un additif (ou se procurer du fioul additivé). Autre problème : même un fioul premium peut contenir plus de sédiments et d'eau que du gazole auto, ce qui peut casser pompe haute pression et injecteurs. Enfin, FAP et catalyseurs ne vont pas apprécier l'importante quantité de soufre du fioul (100 fois plus que dans le gazole) et l'usure prématurée est garantie.

En clair, le fioul dans un diesel, illégal rappelons-le, c'est uniquement avec additif et sur un vieux mazout non turbo.

Le gazole non routier (0,86 €/litre) : vendu pour un usage professionnel (engins agricoles, de chantier, etc.), le GNR est, comme le fioul, illégal[1] dans le réservoir de son diesel. Cependant, il est parfaitement adapté à l'usage automobile, car il s'agit du même gazole que celui distribué en station, mais détaxé.

L'huile de colza (1,15 €/litre) : si c'est toujours de façon très circonspecte que l'on écoute les automobilistes annoncer rouler à l'huile végétale, c'est possible. Cependant, seuls les vieux diesels atmosphériques (années 1990 pour les plus récents) peuvent encaisser cette huile.

1. Les articles 427-6 et 414 du code des douanes prévoient "jusqu'à trois ans d'emprisonnement, confiscation des moyens de transport, confiscation des objets servant à masquer la fraude et amende comprise entre deux fois à trois fois la valeur de l'objet de fraude". En pratique, les peines les plus lourdes s'adressent à ceux qui organisent le recel de carburant non autorisé, et quelques multirécidivistes acharnés. Quand il se fait pincer pour la première fois, le particulier hérite, lui, d'une amende transactionnelle de quelques centaines d'euros (deux à trois fois la valeur du plein frauduleux).

Notre bilan

L'heure de la revanche à la pompe a sonné

Face à la flambée des prix en station pour cause de surtaxation, il devient rentable de passer du sans-plomb au GPL ou au E85, avec un gain associé de près de 5 €/100 km, malgré une surconsommation. S'il faut se livrer à quelques calculs préalables de rentabilité pour valider un achat (neuf ou occasion) ou une conversion, on s'y retrouve de toute façon tôt ou tard, avec très peu de contreparties (démarrage à froid parfois laborieux pour l'E85, coût d'entretien supplémentaire modéré pour le GPL). Le mazout, lui, est moins à la fête, dans la mesure où la seule solution fiable pour la majorité des diesels, le GNR (gazole non routier) n'a légalement pas le droit de cité dans votre réservoir.

L'HEBDO DU VENDREDI EDITION CHALON
Pays : France
Périodicité : Hebdomadaire

Date : 09/15 FEV 18
Journaliste : Sonia Legendre

Société

Véhicules propres

Deux étudiants font la promo des solutions alternatives

Jusqu'au 2 mars, le Tour des solutions alternatives sillonnera l'Hexagone grâce aux étudiants des Arts et Métiers de Toulouse Business School et de l'Institut de protection de gestion de la nature. Un projet initié par le Comité français du butane et du propane et par le Club des voitures écologiques, dont les retours d'expérience seront partagés lors des Assises nationales du développement durable, en avril.

Les Gadz'arts de Châlons réaliseront le Tour des solutions alternatives à bord d'une voiture GPL. © l'Hebdo du Vendredi

Au campus de Châlons, Éric Ancel et Antoine Philippe-Manchec sont en troisième année du cursus « Moteurs et carburants alternatifs ». Dix jours durant, ils réaliseront plusieurs étapes du Tour jusqu'à Lyon, avant de passer le relais à d'autres étudiants. « *Notre objectif*, expliquent-ils, *c'est de sensibiliser le plus grand nombre aux carburants alternatifs et de rencontrer différents acteurs engagés dans une démarche durable. Y compris dans des domaines autres que la mobilité.* » Ils visiteront le Centre de valorisation organique de Lille, par exemple, le projet expérimental d'Engie à Dunkerque « *qui consiste à récupérer l'énergie électrique non utilisée pour la transformer en hydrogène* », ou encore la chaufferie biomasse de Veolia à Cergy-Pontoise. Évidemment, le duo voyagera « écolo », à bord d'une voiture estampillée aux couleurs du concept et des sponsors. « *On utilisera une Fiat 500L Trekking, prêtée par les partenaires, avec un moteur essence et GPL et deux injecteurs indépendants. Elle peut faire 500 km en autonomie.* » L'occasion, justement, de redorer l'image du GPL (comme gaz de pétrole liquéfié) auprès de leurs interlocuteurs. « *C'est un carburant issu principalement du gaz naturel. Il représente moins de 1 % du parc automobile français, mais il a beaucoup d'avantages.* » A commencer le prix à la pompe et la réduction des émissions de CO_2. Une chose est sûre, l'expérience promet d'être enrichissante pour ces futurs ingénieurs.

Sonia Legendre

Entre Lyon et la Rochelle arrêt à Bordeaux pour quatre étudiants

photo Bordeaux Gazette Bernard Lamarque

Quatre étudiants membres de l'association de développement durable de la Toulouse Business School, Joas, Nathan, Julie et Nicolas ont rencontré les responsables du port de Bordeaux sur le projet PÉÉPOS SMART GREEN.

Dans ce Tour des Solutions Alternatives (TSA) des étudiants traversent la France pour tester et découvrir des initiatives en faveur du développement durable et il s'agit déjà de la 3ème édition. Ainsi Julie Pasquet, 20 ans, originaire de Dordogne ; Joas Desserre, 22 ans, originaire de Tours ; Nathan Bourgeolet, 20 ans, originaire du Tarn et Nicolas Khorsi-Daroussat, 22 ans, originaire des Landes sont venus à Bordeaux pour s'informer du projet "port bas carbone" à l'horizon 2020. C'est l'une des 3 équipes qui au volant d'un véhicule GPL parcours la France ! Ils se relaient au volant d'une Fiat 500 L Trekking 1.4 turbo-jet GPL 120 cv qui servira aux trois équipes, dans une démarche économique et écologique. Le GPL est le seul carburant alternatif accessible dès aujourd'hui au plus grand nombre et quand les voitures sont construites GPL, il n'y a plus de problème d'accès parking, seul le problème de postes de distribution subsiste. Dans une démarche de transition écologique, le port de Bordeaux s'est engagé, avec ses partenaires vers la voie du port du

futur tournée vers l'innovation. En 2013 il a initié la démarche PÉÉPOS (**P**ort à **É**nergie et à **É**conomie **POS**itives). Situé sur un « nœud » du réseau de transport européen, routier, ferroviaire, aéroportuaire et maritime, il est à la fois un point d'entrée vers la métropole et le territoire aquitain, et une ouverture vers le monde entier. C'est le deuxième port de la façade Atlantique derrière Nantes-Saint Nazaire et juste devant La Rochelle. Les autorités veulent en faire un port exemplaire intégré à l'écosystème urbain et c'est ce que nos quatre étudiants ont cherché à vérifier sur le projet avancé en rencontrant les autorités portuaires.

Nicolas Khorsi-Daroussat, Joas Desserre, Nathan Bourgeolet et Julie Pasquet

Plus de performance et toujours moins d'impacts environnementaux grâce au développement d'une drague innovante à motorisation duale gazole/GNL* et technique d'injection d'eau qui est une réponse adaptée aux besoins de l'estuaire entraînant une réduction des coûts énergétiques et des rejets dans l'atmosphère ainsi qu'un soutien au marché local du GNL. Développement de techniques innovantes avec des infrastructures plus performantes et nouveaux services pour les bassins à flot avec pompage d'eau en surface et dragage électrique : zéro rejet, moins bruyants. Pour les plaisanciers des bornes interactives pour le recyclage des déchets et services de relations clients automatisés. Une offre énergétique avec une énergie renouvelable à prix compétitif, énergie générée est consommée sur le site. Pilotage optimisé de la haute tension sur le site. Appel à l'énergie verte avec nouvelles offres de stockage de bois-énergie (granulés/déchets de bois) avec production locale de bois-énergie. Ce projet est à l'échelle européenne ou il s'agit de remplacer la part du pétrole dans les 51 gigawatts de consommation énergétique annuelle. L'objectif à terme étant d'avoir un bilan positif rendant le port très attractif. Ce Tour des Solutions Alternatives à la rencontre des projets de développement durables et innovants a été lancé en 2016 par le Comité Français du

Butane et du Propane (CFBP) et le Club des Voitures Ecologiques (CVE), les initiatives alternatives découvertes lors du Tour des Solutions Alternatives seront ensuite partagées lors des Assises Nationales Étudiantes du Développement Durable (ANEDD) le jeudi 5 avril 2018 à Toulouse.

[Découvrez le teaser des ANEDD 2018 !]

Teaser ANEDD 2018

Bernard Lamarque

SUD OUEST
Périodicité : Quotidien
OJD : 280453
Edition : C.U.B. Rive Droite, Bordeaux rive gauche

Date : 22 FEV 18
Journaliste : Clément Billardello

Leur tour de France alternatif et solidaire

BORDEAUX Quatre étudiants parcourent le pays pour tester des innovations écolos et durables

Julie, Nathan, Joas et Nicolas, apôtres du développement durable dans leurs véhicule à faible impact écologique. PHOTO C B

Un tour de France dans une Fiat 500 bariolée de stickers vantant ses performances écologiques. Le contrôle antipollution est négatif… ou presque. L'Italienne roule au Gaz Pétrole Liquéfié (GPL) et à l'essence. Julie Pasquet, Nathan Bourgeolet, Joas Desserre, et Nicolas Khorsi-Daroussat, élèves de la Toulouse Business School (TBS), âgés de 20 à 22 ans, ont embarqué ce mardi dans leur véhicule à faible impact écologique.

Entre Lyon et La Rochelle, la ville de Bordeaux est la troisième étape de la partie du Tour des Solutions Alternatives (TSA) qui leur a été confiée. Ce projet permet à onze étudiants d'aller à la rencontre d'acteurs publics ou privés engagés dans des initiatives économiques et solidaires, sur une partie du territoire français. L'école des Arts et Métiers Paris Tech et l'Institut pour la gestion et la protection de la nature (IGPN) ont traversé les villes des zones nord-est et nord-ouest du pays. Les quatre amis s'occupent de la zone centre et sud.

Recyclage et valorisation

Hier, les étudiants se sont garés dans le Bordeaux Port Atlantique (BPA), à la rencontre des porteurs du projet d'envergure « Smart Green », développé au sein du Port à énergie et économie positives (Péépos). « Ce projet répond à des critères d'innovation, de recyclage et de croissance verte », se félicite Joas Dessere.

À titre d'exemple, Péépos tente d'innover en mettant en place un système de dragage (extraction des matériaux situés au fond de l'eau) sans déchet et sans bruit. L'objectif est d'utiliser le moins de pétrole possible. L'équipe du TSA a également été marquée par l'interconnexion entre les entreprises. « Ils recyclent les déchets du site pour les revaloriser », précise Joas.

Le groupe d'étudiants doit déjà repartir. Le moteur tourne. Direction Angoulême, prochaine étape du tour. Avec toutes les informations glanées dans chaque ville, ils communiquent sur les réseaux sociaux. Ils présenteront l'ensemble de leurs découvertes dans leur école, à l'occasion des Assises nationales étudiantes du développement durable, le 5 avril prochain.

Clément Billardello

LE SEMEUR hebdo

Pays : France
Périodicité : Hebdomadaire
OJD : 7193

Date : 23 FEV 18
Journaliste : Thibaud GUY

❑ Projet étudiant

Le tour de France du développement durable

Quatre étudiants de la Toulouse business school (TBS) font un tour de France afin de rencontrer des acteurs du développement durable.

« *Les voyages forment la jeunesse* » disaient certains philosophes. Les quatre étudiants de la TBS affirmeront plutôt que ce sont les rencontres qui les forment. Nathan, 20 ans ; Joas, 22 ans ; Julie, 20 ans, et Nicolas, 22 ans, parcourent la France à la découverte d'initiatives réalisées pour le développement durable.

C'est la troisième année que le Tour des solutions alternatives (TSA) a lieu. Le concept : faire un tour de France des grandes villes pour rencontrer des associations ou entreprises qui innovent autour de l'économie circulaire (limiter la consommation et le gaspillage de matières premières et tendre vers le zéro déchet) et du développement durable.

Les quatre étudiants sont partis sur les routes de France avec un véhicule GPL (leur seul moyen de locomotion « *alternatif* »), récupéré à Lyon. « *On rencontre une ou plusieurs initiatives en fonction des réponses que l'on a reçues. C'est un moment de partage. À Clermont-Ferrand, nous avons rencontré une seule initiative portée par l'association* Équiterre, *représentée par Élisa d'Anna* », déclare le quatuor étudiant.

Cette association a pour but de montrer aux gens qu'une « *consommation éco-responsable sur Clermont-Ferrand est possible. Il n'existe pas une seule solution mais plusieurs. Tout le monde peut changer les choses à son niveau* », affirme la co-fondatrice de l'association.

Concrètement, *Équiterre* propose des ateliers « Faire soi-même au quotidien », par exemple pour la lessive et son dentifrice. « *C'est un parcours de réflexion, on laisse une autonomie de choix* », ajoute Élisa d'Anna. Pour l'instant, *Équiterre* recherche un local dans le centre de Clermont-Ferrand avec, au programme, un café solidaire, une mini-boutique, une épicerie sociale... « *Un lieu où il y aura un maximum de métissage* », termine Élisa.

Débuté le 6 février, le TSA compte 13 étapes réparties entre 11 étudiants de trois écoles qui se partagent la route.

Nathan, Joas, Julie et Nicolas, avec un budget péage, GPL et hébergement de 2 500 € vont de Lyon jusqu'à La Rochelle en passant par Clermont-Ferrand (le 20 février), Bordeaux et Angoulême. Ils passeront ensuite le relais aux étudiants de l'Institut pour la gestion et la protection de la nature (IGPN) qui termineront la course jusqu'à la capitale, avec une arrivée prévue le 2 mars.

Elisa, co-fondatrice d'Équiterre (tout à droite) avec les quatre étudiants.

Lancées en 2016 par le Comité français du butane et du propane (CFBP) et le Club des voitures écologiques (CVE), les initiatives alternatives découvertes lors du Tour des solutions alternatives seront ensuite partagées lors des Assises nationales étudiantes du développement durable (ANEDD) à la Toulouse business school, le 5 avril. Deux prix seront alors remis : celui du jury et celui des étudiants.

La TBS ne propose pas de formation spécifique relative au développement durable, mais cela n'empêche pas le quatuor étudiants de faire partie du B3D, le Bureau du développement durable, au sein de leur école. Même s'ils emprunteront des parcours différents, ces jeunes s'accordent à dire qu'ils travailleront pour le développement durable.

Thibaud GUY

LA MONTAGNE
Pays : France
Périodicité : Quotidien
OJD : 178584
Edition : Clermont Métropole

Date : 23 FEV 18

ÉCOLOGIE ■ Le Tour des Solutions Alternatives a fait halte à Clermont

Pour développer le durable

Le Tour des Solutions Alternatives, qui promeut le développement durable a fait une halte à la Fabrique d'EquiTerre.

ÉQUITERRE. Elisa *(au centre)* de l'association ÉquiTerre, a accueilli les étudiants : Julie, Nicolas, Joas et Nathan qui participent au Tour des Solutions Alternatives, ainsi que leur mascotte Yugi.

Pour la 3e édition du Tour des Solutions Alternatives, sur les routes de France du 6 février au 2 mars, 11 étudiants de trois écoles sillonnent le territoire pour valoriser des projets, initiatives et actions mises en place en faveur du développement durable. Leur programme comprend 13 étapes, dont une à Clermont-Ferrand où 4 étudiants Julie et Nathan (20 ans), Nicolas et Joas (22 ans) ont fait halte.

Assises nationales

Lancé en 2016 par le Comité Français du Butane et du Propane et le Club des Voitures écologiques, les initiatives alternatives découvertes lors du Tour seront ensuite partagées lors des Assises nationales étudiantes du Développement durable le jeudi 5 avril à Toulouse.

Ce Tour des Solutions Aternatives les a amené jusqu'à Élis, une des fondatrices d'EquiTerre France, (*) qui a pour but de sensibiliser à une consommation alternative et plus responsable. Aujourd'hui, Elisa mène un nouveau projet : créer un lieu de mixité sociale et d'entraide à Clermont : La Fabrique d'EquiTerre. L'ouverture est prévue pour courant 2018.

Dans une démarche économique et écologique, les étudiants roulent en GPL. Partie de Lyon, cette équipe passera par la suite à Brives, Bordeaux puis à Angoulême et enfin La Rochelle. Si vous souhaitez suivre les aventures des quatre étudiants et de Yugi, vous pouvez les retrouver sur Facebook « Le Tour des Solutions Alternatives ». ■

(*) 3, rue Gaultier-de-Biauzat. Renseignement sur www.equiterre.eu ou sur facebook « Equiterre France »..

ouest france
Pays : France
Périodicité : Quotidien
OJD : 749258
Edition : Rennes Nord, Rennes, Rennes Est, Rennes Sud, Rennes Ouest

Date : 24/25 FEV 18

Rennes

On a aimé

Le tour de France des initiatives s'arrête à Rennes

Du 6 février 2 mars, onze étudiants de trois écoles sillonnent le territoire français pour valoriser des projets, initiatives et actions en faveur du développement durable. Ils feront étape à Rennes mardi 27 février, pour parler de la mobilité en GPL, en lien avec l'actualité du dispositif de circulation différenciée qui va être mis en place en ville à partir du 1er octobre. Le GPL, ou gaz de pétrole liquéfié, est actuellement le seul carburant alternatif accessible au plus grand nombre. Une solution d'avenir ?

Le Tour des Solutions Alternatives sur France 3 Auvergne Rhône-Alpes

Émission du 21/02/2018 - Replay à partir de 2’29

Le Tour des Solutions Alternatives sur les ondes : RCF Lyon

Émission du 13/02/2018 - Replay à partir de 18’

Émission du 13/02/2018 - Replay à partir de 18’

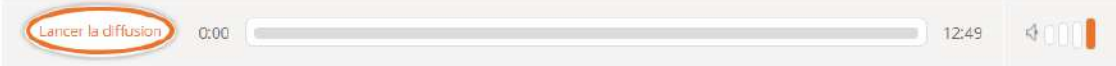
4 étudiants font le tour de France des solutions alternatives

Présentée par ***Jean-Baptiste Cocagne***

S'ABONNER À L'ÉMISSION | **INVITÉ DU 18/19** | LUNDI 19 FÉVRIER À 18H25 | DURÉE ÉMISSION : 5 MIN

Entre Lyon et La Rochelle, à bord d'un véhicule roulant au GPL, 4 étudiants d'une école de commerce toulousaine vont rencontrer les acteurs du développement durable.

© RCF69 - Joas Desserre et Julie Pasquet



ESSAI FIAT TIPO SW GPL

Si dans certains pays le GPL est un carburant qui se porte plutôt bien, force est de constater qu'en France sa part de marché reste anecdotique. On compte seulement 325 immatriculations en 2017, alors que la part des véhicules électriques ne cesse de croître (près de 31.000 immatriculations). Et l'on peut se demander pourquoi certains constructeurs comme Opel ou Fiat continuent à proposer ce type de bi-carburation. C'est ce que nous avons voulu savoir en prenant en main la Fiat Tipo SW GPL. Bonne ou mauvaise voiture ? Bon ou mauvais choix ? Partons pour un essai... plein gaz !

[...]

Mais cela fonctionne comment le GPL du coup ?

Même si les débuts du GPL ont été légèrement chaotiques, les systèmes ont été bien plus renforcés et sécurisés. Alors c'est sûr que de se balader avec une bombonne de gaz dans le coffre peut déplaire à certains mais franchement, il ne faut plus en avoir peur. Même si à un moment, les véhicules GPL étaient considérés comme dangereux dans les parkings, depuis tout a bien évolué. Chaque véhicule est équipé d'une vanne de sécurité donc plus de souci à se faire.

Maintenant, passons au réel fonctionnement du système GPL et surtout comment on passe d'un mode à l'autre ? Rien de plus simple, au démarrage, le moteur essence fonctionne durant 1 à 2 minutes en mode essence afin de permettre une bonne montée en température. Puis lorsque le contrôle de gestion moteur estime que le rendement est bon, le GPL rentre en action. Le conducteur n'a strictement rien à faire, la distribution en bi-carburation se gère toute seule.

Alors bien entendu, lorsque le réservoir s'épuise et ce jusqu'à 20%, le contrôle de gestion passe en mode essence et c'est quasiment transparent pour le conducteur. Enfin pas vraiment car une petite icône verte de jauge s'allume pour spécifier au conducteur que le moteur n'est plus alimenté qu'en essence. Et pourquoi 20% ? Tout simplement pour une question de sécurité au moment du remplissage.

Après la théorie, la pratique

Sur les routes entre Thoiry et Mantes-la-Jolie, lieu de notre escapade, notre Fiat Tipo SW s'est montrée tout à fait confortable tant au niveau des suspensions que du comportement mécanique. Bien aidé par sa boîte mécanique à 6 rapports, le moteur se montre vaillant et ne rechigne à la tâche. Les 120 ch du 1,4 L T-jet sont bien présents que cela soit en essence ou en GPL.

Bien que l'on puisse entendre (si on tend bien l'oreille) une légère différence de sonorité quand on est en carburation GPL, le moteur reste quand même peu audible. Même lorsque l'on monte dans les tours lors des dépassements. En tout cas, c'est appréciable sur ce type de véhicule familial.

Pour le comportement, cette Fiat Tipo SW remplit bien ses objectifs. Chaussée de pneus à flancs larges et surtout bien aidée par son essieu arrière de torsion à roues interconnectées, elle rend le voyage serein sans avoir des phénomènes de roulis ou de tangage.

Petit bémol, cependant, sur la position de conduite qui reste un peu trop haute. C'est un peu dommage car on se croirait à bord d'un petit SUV. Une position due à la plate-forme Small-Wide qui a été destinée à la base pour la Fiat 500L, avec un typage plus SUV que berline. Du coup, cette Fiat Tipo hérite de traverse de siège avant haute et même si on peut jouer avec la hauteur du siège, on a cette sensation d'être surélevé.

Mais pourquoi choisir alors une version GPL face à la fée électricité ?

C'est un peu la vraie question qu'il faut se poser car peu de choses nous permettent de différencier cette version GPL d'une version essence classique. Mais c'est surtout sur l'autonomie qu'il faut se tourner pour comprendre l'achat raisonné d'une version GPL. Et aussi réduire son empreinte carbone en évitant d'acheter des véhicules diesel...

Pour résumer, il faut faire quelques calculs (pas forcément très savants) pour voir l'intérêt d'un GPL ou d'une voiture électrique. Actuellement, l'achat d'un véhicule électrique (une Renault Zoé par exemple) avoisine les 27 000 euros (sans compter la location de batteries dans certains cas) et vous permet de faire seulement 250 km voire 300 km quand tout va bien. Il faut voir aussi dans cet achat, l'adoption d'une prise rapide chez soi, la possibilité de recharger sa voiture à son travail... Bref, des contraintes qui peuvent très rapidement faire pâlir certains d'entre vous.

Maintenant, prenez en compte notre Fiat Tipo SW GPL. Tout d'abord, le tarif s'élève à 22 600 € (en finition Active soit 1 500 € de plus que la version essence 1,4 l T-jet de 120 ch). Un surcoût pas si rédhibitoire, surtout si on prend en compte le gain en autonomie : la bonbonne de 53 litres permet de faire environ 400 km. Ainsi, cette Fiat Tipo SW GPL bénéficie de près de 900 km avec les deux réservoirs à plein. Et en plus, niveau gabarit, il n'y a pas photo : la Fiat Tipo offre une plus grande facilité au quotidien.

Bien entendu, la surconsommation en carburation GPL de près de 2 l aux 100 km peut décourager mais beaucoup de stations permettent de faire le plein en GPL (avec un tarif peu élevé, comptez 0,80 € en moyenne pour un litre). Et puis si vous arrivez sur la panne sèche, vous pouvez effectuer un plein d'essence traditionnelle (SP95 ou SP98). Alors que pour un véhicule électrique, c'est un peu plus compliqué...

Alors bonne ou mauvaise idée cette Fiat Tipo SW GPL ?

Quand on m'a parlé de tester une version GPL, je me suis dit : « *Mais cela existe encore le GPL ? Et puis j'ai jamais essayé, c'est dangereux ?*« . Des *a priori* très vite oubliés après cet essai. En effet, le GPL permet une belle alternative face à la fée électricité pour toute personne n'ayant pas les moyens de recharger chez soi ou faisant suffisamment de kilomètres par jour.

Si on prend en compte la peur de la panne sèche en électricité ou même la facilité de trouver une station offrant du GPL (1750 stations en France), ne cherchez plus cette Fiat Tipo SW GPL saura vous convaincre. De plus, avec la raréfaction des diesel dans les prochaines années, la bi-carburation permet d'offrir une autonomie très appréciable.

Reste le style, mais tout n'est question de goût face au dessin de cette Fiat Tipo SW. Personnellement, elle m'a beaucoup plu. Son design reste contemporain, elle offre une habitabilité et une modularité très intéressante et se donne même le chic d'offrir des options utiles au quotidien comme le mode City. Bref, une bonne auto à vivre.

Crédits photos : Christian CONDÉ/The Automobilist

➔Consulter l'article en intégralité

e.coquin@cfbp.fr

RPF
Pays : France
Périodicité : Mensuel

Date : JAN/FEV 18

FROID INDUSTRIEL

A2P Industrie mise sur le propane

L'entreprise lyonnaise fait la promotion de ses solutions au R 290. Baptisés GWP3, ces groupes d'eau glacée couvrent des puissances de 50 kW à 2 MW froid.

« *Le propane représente, nous en avons l'intime conviction, "la" solution en passe de révolutionner le froid industriel* », affirme Stéphane Fornoville. Jusqu'ici très discret, le dirigeant d'A2P Industrie lance une campagne de communication pour promouvoir le savoir-faire de son entreprise lyonnaise au travers notamment des solutions au R 290. Justement baptisés GWP3, ces groupes d'eau glacée lancés à la rentrée 2017 font valoir leur avantage écologique, énergétique avec des rendements élevés et technologique. Les refroidisseurs, mis au point par un constructeur européen certifié, sont disponibles dans une plage de puissance de 50 kW à 2 MW froid. Tout en précisant que « *le recours à un gaz inflammable n'implique aucun risque additionnel d'explosion* », A2P Industrie souligne que « *les solutions au propane ne sont pas plus onéreuses que les installations aux HFC qu'elles remplacent. Avec une consommation moindre et une maintenance allégée, elles permettent de réaliser des économies substantielles* ». Fort de ce constat, l'entreprise s'engage contractuellement sur les consommations énergétiques et sur le coût total de possession, tout en rappelant que ces installations sont éligibles aux Certificats d'économies d'énergie (CEE).

Preuves à l'appui

Pour démontrer la pertinence de ses solutions, A2P met en exergue l'installation réalisée pour Axipack. Ce producteur de feuilles plastiques pour les arts graphiques installé à Ruitz dans le Pas-de-Calais possède aujourd'hui « *le plus puissant refroidisseur au propane en France* ». Selon le descriptif transmis par A2P, l'installation mise en service cet été associe une partie neuve - avec un refroidisseur au propane d'une puissance de 1 000 kW -, et une partie préexistante intégrant 3 thermoconvecteurs qui permettent la réalisation de freecooling. Le refroidisseur au propane est composé de 2 circuits frigorifiques totalement séparés « *garantissant une sécurité process optimale* ». Chacun d'eux est chargé de 28 kg de R 290. Avec une puissance froid totale de 1 435 kW, l'installation affiche néanmoins une faible consommation électrique. « *A2P Industrie nous a offert les compteurs électriques dédiés à cette installation. Relevés périodiquement de façon contradictoire, ils permettent de suivre notre consommation et de vérifier l'engagement énergétique contractuel pris par A2P. Un engagement unique dans la profession !* », selon Daniel Knockaert, responsable du développement industriel d'Axipack.

A2P INDUSTRIE EN FORTE CROISSANCE

Créé en 1990, A2P Industrie annonce un chiffre d'affaires de 3 millions d'euros HT multiplié par 2 en 4 ans. L'entreprise se positionne comme expert en froid industriel et en thermorégulation avec plus de 500 sites équipés en France.

Mer et Marine
Toute l'actualité maritime

Hyundai va réaliser des moteurs dual-fuel diesel-GPL

L'industriel coréen Hyundai Heavy Industries a signé mardi 6 février un mémorandum d'entente avec le motoriste MAN Turbo Diesel pour le développement et la commercialisation d'un moteur marin deux temps diesel capable d'utiliser du gaz de pétrole liquéfié. Il s'agit en l'occurrence de travailler conjointement sur le moteur ME-LGIP du fabricant allemand.

Pour MAN D&T, l'utilisation du GPL pour les machines des navires gaziers est vouée à progresser dans les années à venir grâce à son plus faible impact sur l'environnement.

Hyundai Heavy Industries - Engine & Machinery division est le premier motoriste marin au monde avec 35% de part de marché.