

SOMMAIRE

1- STATISTIQUES

- ▶ 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

Pages 1-5

2- ACTUALITÉS

Page 6

- ▶ Tunisie : le CFBP forme l'École de logistique du groupe Total (p.6)

3- AGENDA

Page 7

4 - DANS LES MÉDIAS !

Pages 8-16

- ▶ « Flotte auto, l'après-diesel » - Le Point (p.10)
- ▶ « Le propane est le plus accessible des fluides naturels » - RPF (p.13)
- ▶ « A2P Industrie développe l'utilisation du propane » - Process Alimentaire (p.14)
- ▶ « A2P Industrie parie sur le propane pour porter sa croissance » - Tout Lyon (p.15)
- ▶ « Les vignettes Crit'Air 1 ou 2, « c'est comme une énorme fumisterie » » - Le Parisien (p.16)



1 STATISTIQUES (mars 2018)

▶ DONNÉES CLIMATIQUES

	Mars 2017	Mars 2018	Variation 2018/2017
Température moyenne	10,7	7,7	- 3 °C
Nombre de jours ouverts	23	22	- 1
Degrés-jours du mois	192,8	284,2	+ 47,4 %
Coefficient de rigueur	0,73	1,08	+ 47,9 %
Degrés-jours cumulés	900,8	957,2	+ 6,2 %

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

▶ Chiffres-clés des GPL pour mars 2018

- > Total Ventes « vrac » mars 2018 vs mars 2017 : + 19,2 %
- > Total Ventes « conditionné » mars 2018 vs mars 2017 : + 3,5 %
- > Total Ventes « GPL carburant stations » mars 2018 vs mars 2017 : -15,9% %



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

	MOIS			CUMUL ANNÉE		
	Mars 2018	Mars 2017	Variation	Mars 2018	Mars 2017	Variation
BUTANE						
conditionné	19 953	19 674	1,4%	59 727	61 325	-2,6%
vrac	2 677	3 039	-11,9%	7 339	8 392	-12,5%
s/total Butane	22 630	22 713	-0,4%	67 066	69 717	-3,8%
PROPANE						
conditionné	11 084	10 025	10,6%	29 743	29 729	
Condi/carburant	5 659	5 772	-2,0%	15 612	15 674	-0,4%
s/total conditionné	16 743	15 797	6,0%	45 355	45 403	-0,1%
Vrac carburant	2 797	2 808	-0,4%	7 697	7 683	0,2%
Vrac 0/6 T	83 838	66 529	26,0%	242 047	244 298	-0,9%
Vrac 6/12 T	15 963	11 844	34,8%	48 470	46 318	4,6%
Vrac 12/80 T	25 747	20 002	28,7%	79 558	77 114	3,2%
Vrac 0/80 T	125 548	98 375	27,6%	370 075	367 730	0,6%
Vrac > 80 T	24 798	21 054	17,8%	72 173	69 781	3,4%
Réseau canalisé	5 870	10 399	-43,6%	22 267	23 587	-5,6%
Sous-total vrac	159 013	132 636	19,9%	472 212	468 781	0,7%
Sous-total propane	175 756	148 433	18,4%	517 567	514 184	0,7%
GPLc / Stations	4 491	5 343	-15,9%	13 167	15 776	-16,5%
Total conditionné	36 696	35 471	3,5%	105 082	106 728	-1,5%
Total vrac	161 690	135 675	19,2%	479 551	477 173	0,5%
TOTAL	202 877	176 489	15,0%	597 800	599 677	-0,3%
Dont carburant	12 947	13 923	-7,0%	36 476	39 133	-6,8%

► INSTALLATIONS NEUVES GAZ PROPANE – mars 2018

RÉGIONS	MOIS			CUMUL ANNÉE		
	Mars 2018	Mars 2017	variation	Mars 2018	Mars 2017	variation
Bretagne	45	25	+ 80%	119	98	+ 21%
Centre	14	48	- 71%	76	90	- 16%
Corse	1	1	+ 0%	8	4	+ 100%
Ile de France	6	6	+ 0%	29	40	- 28%
Pays de Loire	32	63	- 49%	120	131	- 8%
Provence Alpes Côte d'Azur	13	14	- 7%	75	36	+ 108%
Auvergne-Rhône Alpes	164	112	+ 46%	360	304	+ 18%
Hauts de France	24	23	+ 4%	70	60	+ 17%
Grand Est	21	23	- 9%	82	73	+ 12%
Occitanie	22	29	- 24%	71	170	- 58%
Normandie	40	27	+ 48%	142	77	+ 84%
Nouvelle Aquitaine	38	47	- 19%	149	150	- 1%
Bourgogne-Franche-Comté	19	23	- 17%	85	54	+ 57%
TOTAL	439	441	- 0%	1386	1287	+ 8%

Source : Qualigaz

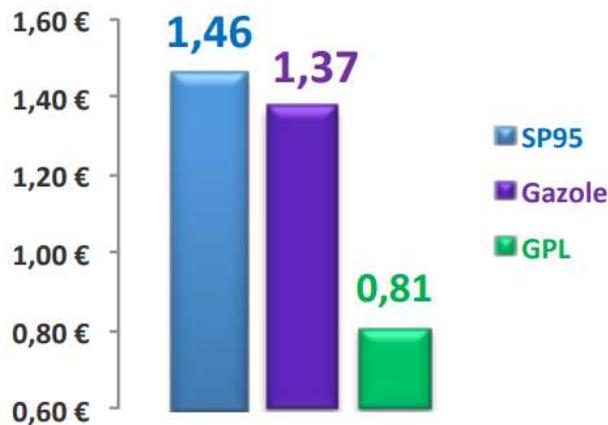
▶ VENTES DE VÉHICULES PARTICULIERS NEUFS EN FRANCE PAR ÉNERGIE

Mars 2018

Énergies	Mars				Cumul à fin mars 2018			
	2018	2017	variation	PDM	2018	2017	variation	PDM
Gazole	92 053	105 887	-13,1%	39,8%	226 048	256 445	-11,9%	40,6%
Essence	125 829	109 062	15,4%	54,4%	297 394	255 638	16,3%	53,4%
GPL	252	32	687,5%	0,1%	525	84	525,0%	0,1%
Hybride	8 857	8 199	8,0%	3,8%	25 391	21 292	19,3%	4,6%
Électrique	4 047	2 889	40,1%	1,8%	7 305	7 402	-1,3%	1,3%
Superéthanol	46	53	-13,2%	0,0%	134	164	-18,3%	0,0%
GNV	12	10	20,0%	0,0%	28	27	3,7%	0,0%
Autres			0,0%	0,0%	10		0,0%	0,0%
TOTAL	231 096	226 132	2,2%	100,0%	556 835	541 052	2,9%	100,0%

Source : 3A

▶ BAROMÈTRE MENSUEL DU GPL CARBURANT : moyenne mars 2018



Source : [site du Ministère de la Transition écologique et solidaire](#)

► CONNEXIONS AU SITE cfbp.fr

	Décembre	Janvier	Février	Mars
Nombre total de visites sur le site	23 431	28 291	26442	28 570
Top 5 des points d'entrée sur le site				
Accueil	38.2%	34.6%	38,6 %	36,4 %
Carte stations GPL/CFBP	12.0%	15.2%	13,2 %	14,1 %
Caractéristiques générales des GPL	6.4%	6.5%	6,0 %	6 %
Équipement d'un véhicule essence	-	3.1%	2,6 %	-
Conseils et informations	2.2%	-	2,6 %	2,6 %
Atouts du GPL	2.3%	3.3.1%1%	-	2,5 %

Tunisie : le CFBP forme l'École de logistique du groupe Total



Fin avril, le CFBP a réalisé une formation pour le *Radès Training Center by Campus* (RTC), l'École de logistique du groupe Total en Tunisie.

Une dizaine de personnes des sociétés Oil Services & Total Tunisie ont bénéficié, pour l'une, d'une formation qualifiante de chauffeur-livreur GPL en citerne, et pour l'autre d'une montée en compétences dans ce domaine du personnel d'encadrement des services transport et exploitation.

Le Radès Training Center by Campus

Le RTC a pour objectif d'accompagner le développement des activités de distribution de produits et services pétroliers du groupe Total, notamment en Afrique & au Moyen-Orient, où la croissance de la demande en énergie s'accompagne d'un fort développement des activités logistiques.

Ce centre est unique en Afrique & au Moyen-Orient. Il est entièrement équipé pour se former et se recycler dans tous les domaines de la logistique pétrolière – technique, gestion de projet, exploitation, maintenance, HSE ou transport.

a.combes@cfbp.fr

31 mai – 1^{er} juin : le Congrès AEGPL à Monaco



Les 31 mai et 1^{er} juin se tiendra le Congrès de l'AEGPL 2018 à au Grimaldi Forum de Monaco. Co-organisateur de cette édition qui se tiendra entre la France et l'Italie, le CFBP est également sponsor Platinum.

Ces deux jours seront l'occasion de mettre en avant son activité de consulting.

Intéressé ? Retrouvez toutes les infos :

[Le congrès](#)
[Le programme des conférences](#)
[Inscrivez-vous !](#)

e.coquin@cfbp.fr

Du 27 avril au 8 mai : l'énergie Butane Propane à la foire de Paris



**27 AVRIL
8 MAI 2018**

PARIS EXPO
PORTE DE VERSAILLES

#FOIREDEPARIS

Du 27 avril au 8 mai, le propane sera représenté au sein de l'espace « Réno-Info-Maison » - hall 7.2, stand B 061, organisé par Christian Pessey, journaliste à RMC pour l'émission « Votre maison ».

Intéressé ? Retrouvez toutes les infos :

[La Foire de Paris](#)
[L'espace Réno-Info-Maison](#)
[Achetez vos billets !](#)

e.coquin@cfbp.fr



5 DANS LES MÉDIAS !

- « Flotte auto, l'après-diesel » - le Point (p.10)
- « Le propane est le plus accessible des fluides naturels » - RPF (p.13)
- « A2P Industrie développe l'utilisation du propane » - Process Alimentaire (p.14)
- « A2P Industrie parie sur le propane pour porter sa croissance » - Tout Lyon (p.15)
- « Les vignettes Crit'Air 1 ou 2, « c'est comme une énorme fumisterie » - Le Parisien (p.16)



DOSSIER SPÉCIAL



Flotte auto, l'après-diesel

Alternatives.

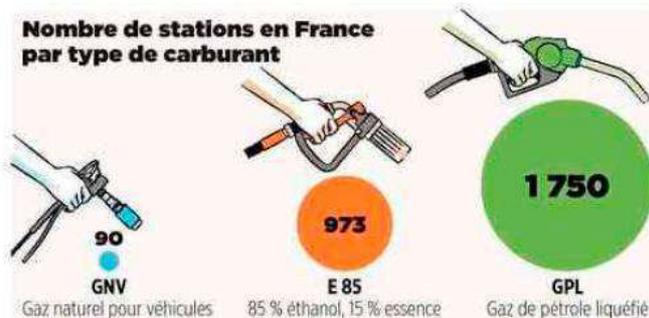
Moins chers, plus écolos, le superéthanol E85 et le gaz montent en puissance.

PAR ROMAN SCOBELTZINE

Après la chute spectaculaire des ventes de modèles diesel chez les particuliers, les regards se tournent vers les flottes d'entreprise, jusqu'alors accros au gazole. Vont-elles suivre la même voie ? Sur ce marché, si la part du diesel reste importante, avec 81,6 % des immatriculations à fin février (contre 41 % pour les particuliers), elle a quand même reculé de 9,3 points entre 2012 et 2017 au profit de l'essence, qui a progressé de 7,1 points

SUV. Comme le reste de la gamme Dacia, le Duster sera bientôt disponible en bicarburant GPL.

Nombre de stations en France par type de carburant



sur la même période. Mieux, pour la première fois, les ventes de véhicules gazole ont cessé de croître en volume l'an dernier, selon l'Observatoire du véhicule d'entreprise. Le rééquilibrage est en cours.

Cette tendance devrait s'affirmer dans un contexte de plus en plus hostile au moteur Diesel. Avec, en toile de fond, le Dieselgate et les annonces de restriction de la circulation dans les grandes villes, qui

ont un impact direct sur les marchés des véhicules neufs et d'occasion. A cela s'ajoute la fin de l'avantage fiscal pour le diesel à la pompe, avec la hausse progressive de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (2,6 centimes par an) en vue de l'alignement des prix sur ceux de l'essence. Ou encore la récupération progressive de la TVA sur l'essence pour les professionnels,

DACIA - INFOGRAPHIE - PHILIPPE DUREUX



qui accélère la transition énergétique dans les flottes.

Ce désamour pour le diesel pourrait également profiter aux énergies alternatives telles que le gaz (GPL et GNV) ou le superéthanol E85, un mélange de 15 % d'essence et de 85 % d'alcool principalement produit à partir de betteraves. Ces filières alternatives ont souffert ces dernières années d'une infrastructure insuffisante et d'un manque d'offre de véhicules adaptés.

Exonération. Pourtant, ces modèles à bicarburation ne manquent pas d'intérêt pour les entreprises, que ce soit pour verdir leur parc ou pour faire des économies. Sur le plan fiscal, ils bénéficient de l'exonération de la taxe sur les véhicules de société sur douze trimestres, de la gratuité (ou du demi-tarif) du certificat d'immatriculation dans certains départements et de la TVA récupérable à 80 % sur le carburant. En outre, ils sont tous classés Crit'air 1, de quoi garantir l'accès à tous les centres-villes quel que soit le niveau de pollution. « Le superéthanol E85 est une solution au double problème du réchauffement climatique et de la pollution de l'air. Il réduit de 50 % les émissions de CO₂ par rapport à l'essence fossile et sa combustion n'émet pas de particules », estime Nicolas Rialland, directeur des affaires publiques à la Confédération nationale des planteurs de betteraves.

Vendu en moyenne 0,69 euro le litre, l'E85 coûte deux fois moins cher qu'un carburant classique, et ce compte tenu d'une légère surconsommation (de 10 à 15 %).

De l'air. De nombreux constructeurs proposent leurs véhicules en version gaz naturel, ici, la Fiat Panda TwinAir GNV.



« Le superéthanol E85 permet de gagner en moyenne 500 euros tous les 13 000 kilomètres. »

Nicolas Rialland, directeur des affaires publiques à la Confédération nationale des planteurs de betteraves

Avec un plein à 35 euros, «il permet de gagner en moyenne 500 euros tous les 13 000 kilomètres parcourus», ajoute Nicolas Rialland.

Aujourd'hui, le superéthanol E85 est distribué en France dans 973 stations, toutes localisables grâce à l'application Mes stations E85. Si le choix de modèles FlexFuel reste néanmoins anecdotique sur le marché français – seul Volkswagen propose cette technologie sur sa Golf et ses dérivés –, il est désormais possible de convertir des véhicules essence (et même hybride essence) à l'E85 grâce à des boîtiers homologués, moyennant un coût d'installation de 700 euros environ. «Grâce à cet équipement de seconde monte, le nombre de véhicules FlexFuel en France (100 000 actuellement) pourrait vite doubler», espère Nicolas Rialland. Autre carburant alternatif,

le gaz de pétrole liquéfié (GPL) nécessite un deuxième réservoir sur le véhicule. Très populaire en Italie avec 200 000 véhicules vendus chaque année, il peut compter sur un plus vaste réseau

de distribution : 35 000 stations en Europe dont 1 750 en France. «On peut se ravitailler en GPL dans une station sur sept sur le territoire», rappelle Joël Pedessac, directeur général au Comité français du butane et du propane. «Le réseau est suffisamment dense pour relancer le marché, qui ne représente guère que 1 500 immatriculations par an en France.» La faute, selon lui, au manque de marketing des constructeurs. Une situation qui pourrait toutefois changer avec la politique antidiesel. «Les gestionnaires de flotte se posent de plus en plus de questions. Or les véhicules GPL constituent un bon choix technico-économique, avec un avantage compétitif en coût total de détention jusqu'à 10 % par rapport au diesel (25 % par rapport à l'essence)», argumente-t-il.

Le gaz a également une carte à jouer sur le plan environnemental, avec des émissions de particules quasi nulles et deux fois moins de rejets d'oxydes d'azote que le diesel. En matière de CO₂, «on gagne entre 5 à 10 % par rapport au diesel et jusqu'à 20 % face à l'essence». Et ce bilan carbone va encore progresser avec l'arrivée

Flexible. Volkswagen est le seul constructeur à proposer en France, sur le marché du neuf, le système FlexFuel (ici, la Golf 1.4 TSI Multifuel), qui permet de passer de l'essence au superéthanol E85.



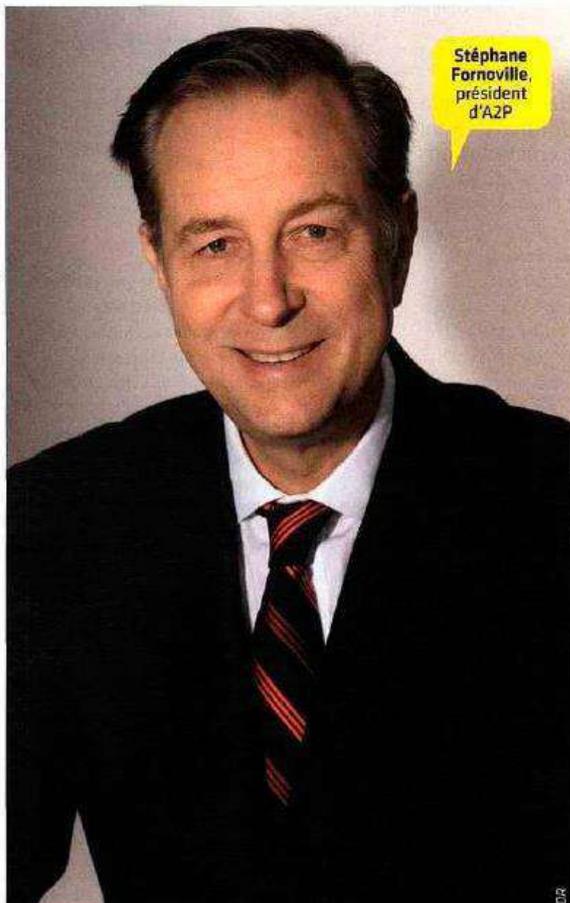
« Les véhicules GPL offrent un avantage compétitif en coût total de détention jusqu'à 10 % par rapport au diesel. »

Joël Pedessac,
directeur général
au Comité français
du butane
et du propane



« Le propane est le plus accessible des fluides naturels »

STÉPHANE FORNOVILLE Rachetée en 2000 par son président actuel, l'entreprise A2P propose des solutions au propane de haute technicité pour le froid industriel pour lesquelles elle sort de sa réserve. Un savoir-faire qui ne manquera pas de faire parler d'elle...



Stéphane Fornoville, président d'A2P

Pourquoi avez-vous misé sur le propane ?

Nous avons la conviction que demain, le parc standard des refroidisseurs condensés à air sera au propane à 99 %. Ce fluide présente des caractéristiques thermodynamiques qui le rendent très attractif. Son GWP est de 3. Il permet de très bons échanges thermiques. Si certains peuvent craindre son inflammabilité, elle est parfaitement maîtrisée. De plus, avec la norme Ecodesign (UE 2015/1095), nous sommes poussés à offrir une performance énergétique élevée.

Comment arrivez-vous à maîtriser ses inconvénients ?

Nous privilégions des groupes avec de petits circuits courts contenant peu de gaz et obtenons de très bons rendements. Un groupe de 1 000 kW qui contient deux fois 28 kg, en est une bonne illustration. Nous proposons des groupes d'1,5 kg gaz pouvant aller jusqu'à 50 kW froid. Cela dénote d'un choix très rigoureux des composants notamment en matière de condenseur. Avec des canaux elliptiques et des formes particulières de canalisation, il est possible de minorer la quantité de fluide tout en optimisant l'échange thermique. Je pense que le risque est totalement surestimé car personne ne s'offusque d'avoir dans

son entrepôt un chariot élévateur avec une bouteille de 13 kg de propane. Alors avoir un refroidisseur à l'extérieur dans un endroit aéré, non encaissé, ne représente pas une contrainte excessive. Nous n'avons pas beaucoup d'objections de la part de nos clients sur ce sujet. Le propane est certes inflammable mais il présente d'autres avantages.

Quelles sont vos installations les plus significatives ?

Avant le propane, nous concevions des installations modulaires évolutives avec des HFC (beaucoup de R 407C) et nous avons un marché de niche en plasturgie. Ces installations-là étaient souvent assez spectaculaires en matière de freecooling. Avec le propane nous avons réalisé notamment celle d'Axipack. À notre connaissance, il s'agit du plus gros refroidisseur français au propane (1 MW de puissance). Nous y avons associé un freecooling avec des appareils préexistants. Par ailleurs, nous accompagnons un majeur du CAC 40 sur un projet stratégique qui concerne du froid mécanique extrême (-40 °C) avec du R 452.

Vous faites réaliser vos équipements par des constructeurs ? Sur quels critères les avez-vous choisis ?

Nous utilisons les mêmes critères que nos clients les plus exigeants par rapport à nous. Nous faisons intervenir un ensemble de partenaires et notre choix est rigoureux et qualitatif. Aujourd'hui très concrètement, nous exigeons un système de management de qualité et des certifications. L'évolution de l'Ecodesign est également à citer puisqu'il faut que le banc d'essai soit capable de valider toutes les puissances, sous extrapolation théorique.

Comment vos collègues frigoristes peuvent-ils s'approprier ce fluide ?

Le fluide est plus accessible qu'il ne semble. Je pense d'ailleurs qu'il s'agit du plus accessible des fluides « naturels ». Il nécessite une certaine technicité mais il ne faut pas l'exagérer. Le propane requiert une huile particulière sur les compresseurs, une formation théorique et pratique aux hydrocarbures. Autre particularité : on doit pouvoir calibrer les

capteurs de propane dans chaque groupe (supérieur à 5 kg). Je vous rassure, sur toutes nos installations, nous n'en avons jamais eu besoin.

Qu'en est-il de la mise en œuvre ?

Les appareils viennent préchargés. Nous intervenons très peu dessus. L'avantage est que le propane n'est pas présenté dans la F-Gas et peut donc techniquement être libéré à l'air.

Devez-vous faire preuve de beaucoup de pédagogie vis-à-vis de vos clients avant d'installer ce fluide ?

Nous présentons le contexte réglementaire. Nous arrivons à dédramatiser l'idée du fluide inflammable. Le propane est propre, fiable et demande peu d'entretien. Nous mettons en avant les tentatives un peu désespérées des chimistes qui présentent des mélanges HFC/HFO aux GWP élevés. Si toutes

les installations devaient passer en fluides « naturels », ces derniers n'auraient, en effet, plus grand-chose à vendre.

En matière de DESP, les équipements aux HC ne posent-ils pas plus de problèmes ?

Nous essayons de les maintenir en catégorie 1 et 2 (jusqu'à 500 kW), en catégorie 3 au-delà de 500 kW, en doublant parfois le nombre d'évaporateurs.

Combien de membres de votre personnel sont en mesure d'intervenir sur ces équipements ? Quelles formations ont-ils suivies ?

Nos trois techniciens détiennent l'attestation d'aptitude, l'habilitation ESP, la qualification brasage fort, l'habilitation électrique, la prévention risque chimique de niveau UIC2. À ce jour, il n'existe pas d'exigences particulières dédiées au propane, au-delà

du calibrage de la sonde et de la manipulation d'huile spéciale.

Prévoyez-vous de nouveaux développements ?

Pour 2018, nous voulons maintenir la communication pour accompagner la percée du R 290. Nous développons également un nouveau petit refroidisseur intérieur, condensé à eau, inférieur à 5 kg, fonctionnant au propane et pouvant atteindre 50 kW.

Nous essayons de capter au maximum les certificats d'économies d'énergie (fiches récupération de chaleur, HP flottante, variation sur moteur asynchrone, condenseur à haute efficacité, basse pression flottante, etc.) et avons mis au point une offre de location financière qui intègre les bénéfices des CEE. Nos clients évitent ainsi le décalage dans le temps et l'avance de trésorerie. ●

**PROPOS RECUEILLIS
PAR ÉLISE KUNTZELMANN**

PROCESS
ALIMENTAIRE

Pays : France
Périodicité : Mensuel
OJD : 3766



Date : AVRIL 18

Page 1/1

EAU GLACÉE

A2P Industrie développe l'utilisation du propane

Spécialiste du froid industriel et de la thermorégulation, A2P Industrie propose une gamme de refroidisseurs au propane (R290) sur une plage de puissance de 50 kW à 2 MW froid pour la production industrielle d'eau glacée. Selon le constructeur, l'avantage de ce fluide réside dans son très faible impact sur le réchauffement climatique (GWP de 3) et dans sa simplicité d'utilisation, en comparaison à l'ammoniac et au dioxyde de carbone. A2P Industrie s'engage contractuellement sur les consommations énergétiques et sur le coût de possession de ses installations, éligibles aux CEE (Certificats d'économies d'énergie). ●



Cette installation associe un refroidisseur au propane de 1000 kW et trois thermo-convecteurs de free-cooling, pour une puissance froid totale de 1435 kW.





A2P INDUSTRIE PARIE SUR LE PROPANE POUR PORTER SA CROISSANCE

Spécialiste du froid industriel et de la thermorégulation, A2P Industrie compte sur la montée en puissance des fluides naturels, en général, et du propane, en particulier, pour renforcer ses positions sur un marché en complète mutation.

Installé à Saint-Fons, où il emploie 8 personnes et réalise 3 M€ de chiffre d'affaires, A2P Industrie fait figure de petit acteur indépendant sur le marché du froid industriel et de la thermorégulation. Mais la donne est peut-être en train de changer. Car le secteur du froid industriel est entré dans une période de profonde mutation. Et Stéphane Fornoville, à la tête de l'entreprise depuis 2000, entend bien profiter de cette petite « révolution » pour gagner des parts de marché.

« Les règles du jeu changent, en réponse à des enjeux environnementaux majeurs », explique-t-il. Facteurs de réchauffement climatique, les fluides frigorigènes de type HFC, historiquement utilisés dans de nombreuses industries,

sont progressivement poussés vers la sortie. Des alternatives voient le jour en ligne avec une réglementation toujours plus contraignante, et notre offre basée sur le propane est particulièrement bien placée pour séduire les industriels. »

Positionné sur ce créneau des fluides naturels depuis 2014, A2P Industrie en ressent déjà les effets : avec un chiffre d'affaires qui a doublé en quatre ans et qui devrait encore progresser de 10 % cette année. « Nous sommes un peu des précurseurs en France, alors que ces solutions sont largement commercialisées depuis une quinzaine d'années dans les pays nordiques », poursuit-il. Sous la pression d'une réglementation européenne de plus en plus

stricte, les industriels sont aujourd'hui amenés à adapter leurs installations, qu'il s'agisse d'une création pure et simple ou d'un renouvellement.

« En raison de notre histoire, car l'entreprise est née dans l'Ain en 1990, nous sommes avant tout très bien implantés dans le secteur des matériaux composites et dans la plasturgie en générale, qui représente légèrement moins de 50 % dans notre activité totale. Mais nous avons aujourd'hui des applications dans toutes les industries nécessitant des installations ou des environnements à basse température constante : agro-alimentaire, plasturgie, mécanique, chimie, matériaux composites », précise Stéphane Fornoville. Avant de conclure : « Au



Stéphane Fornoville,
Président de A2P
Industrie

total, nous avons équipé plus de 500 sites en France et à l'international, qui représente environ 20 % de notre activité. »

■ Jacques Donnay



Les vignettes Crit'Air 1 ou 2, « c'est une énorme fumisterie »

Le médecin Gilles Dixsaut estime que la circulation différenciée avec Crit'Air ne permet pas de réduire la pollution. Aujourd'hui, un colloque sur la santé et la pollution de l'air se tient à l'Hôtel de Ville.

SANTÉ

PROPOS RECUEILLIS PAR JILA VAROQUIER

Alors que la Métropole du Grand Paris annonçait il y a quelques jours son intention d'étendre une zone de circulation restreinte jusqu'à l'A86 pour éliminer les plus vieux véhicules, Gilles Dixsaut, médecin hospitalier, président du Comité francilien contre les maladies respiratoires, estime que limiter la circulation aux Crit'Air 1 et 2 est pire. Un avis qui tranche à l'heure où la Ville de Paris organise justement ce matin un grand colloque dédié à l'impact de la pollution de l'air sur la santé en partenariat avec l'AP-HP.

Pourriez-vous nous rappeler les effets de la pollution sur la santé ?
GILLES DIXSAUT. Santé Publique France (NDLR, l'agence de santé publique placée sous la tutelle du ministère de la Santé), dans une étude de juin 2016, estime que la pollution provoque 48 000 morts prématurés par rapport à une pollution zéro. Cette étude montre aussi que les valeurs limites européennes n'apportent aucun gain en termes de mortalité prématurée. Car l'impact de la pollution est sans seuil.

C'est-à-dire ?

Même en dessous des valeurs limites, elle a des conséquences sur la santé. Notamment en raison des particules fines et ultra-fines.

Ces particules sont-elles moins nombreuses aujourd'hui que dans les véhicules plus anciens ou les motorisations diesel ?

Non, au contraire ! La norme (Euro 6b) actuelle fixe pour les véhicules essence à injection directe des valeurs limites plus importantes encore que celles des véhicules diesel ! Quant aux diesels, le système de dépollution n'est efficace qu'au bout de plusieurs kilomètres. Ce qui les rend extrêmement polluants en ville.

Mais vous remettez en cause le système Crit'Air qui repose sur le fait que les véhicules récents sont moins polluants.

Oui, je pense que c'est une énorme fumisterie. Ces véhicules émettent des particules en plus grand nombre que les générations plus anciennes. Pollution encore plus délétère car ce sont des particules ultra-fines et cancérigènes. L'attribution de ces vignettes Crit'Air est fondée sur des mesures (à l'ancienne) en concentration massique et non en nombre, et sur des valeurs mesurées en situation de test. Le dieselgate nous a montré que ces valeurs n'ont qu'un lointain rapport avec la réalité.

Mais alors, quelles solutions ?

En ville, des véhicules électriques et à gaz (GPL ou GNV) qui ne rejettent pas de particules. Hors secteur urbain, si l'autonomie d'une électrique ne suffit pas, une hybride rechargeable essence à injection indirecte ou GPL (car il n'y a pas de station publique de GNV en France).

Que penser des établissements accueillant du public, comme des gymnases, installés près d'un axe routier ?

Ce n'est pas une bonne idée. Dans un gymnase, l'air intérieur est une addition de celui de l'extérieur – pollué à proximité d'un axe routier – auquel on ajoute une pollution intérieure liée aux matériaux de construction.

Et un footing près d'un axe fréquenté ?

Là encore, c'est une mauvaise idée. A court terme, cela dégrade la fonction respiratoire. Même si à plus long terme, les bienfaits de l'exercice physique prennent le pas sur les méfaits de la pollution pour les personnes sans pathologie respiratoire ou cardiaque. Mieux vaut s'éloigner de plusieurs centaines de mètres. Pollutrack, en cours d'expérimentation, vise à permettre de connaître en temps réel la pollution particulière sur tels ou tels axes. Le système pourrait bientôt être à disposition du grand public.



Gilles Dixsaut, président du Comité francilien contre les maladies respiratoires