





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

Décembre 2017

N° 158

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

2- ACTUALITÉS

Pages 5-8

Pages 1-4

- ▶ Assises de la mobilité (p.5)
- ▶ Projet de loi de finances de la Sécurité sociale 2018 - Modification de la Taxe sur les véhicules des sociétés (TVS) -Article 18 du PLFSS (p.7)

4 - DANS LES MÉDIAS!

Pages 9-19

- ▶ « Le gaz renouvelable exerce sa pression » La France agricole aujourd'hui (p.10)
- « Les collectivités face aux nouvelles mobilités »
 Enerpresse (p.13)
- ▶ RMC émission Votre Auto : intervention de François Mariotte, Directeur commercial de Dacia, à propos du GPL (p.15)
- « Le GPL : un carburant à considérer » Liberté Dimanche (p.16)
- « Le GPLc, une solution qui a du sens » Camping-Car hors-série (p.17)
- ▶ RMC émission Vos Animaux : intervention de François Sorel à propos du GPL (p.18)
- « Alternatives aux HFC : plusieurs options possibles. Retour sur les principales alternatives, tous types d'installations en froid négatif » (p.19)

-

STATISTIQUES (novembre 2017)

DONNÉES CLIMATIQUES

	Nov 2016	Nov 2017	Variation 2017/2016
Température moyenne	8,4 °C	7,9 °C	- 0,5 °C
Nombre de jours ouvrés	20	21	+ 1
Degrés-jours du mois	256, 7	273, 6	+ 6,6 %
Coefficient de rigueur	0,99	1,05	+ 6,6 %
Degrés-jours cumulés	1596 ,9	1509,2	- 5,5 %

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

▶ Chiffres-clés des GPL pour novembre 2017

> Total Ventes « vrac » nov. 2017 vs nov. 2016 : - 9,8 %

> Total Ventes « conditionné » nov. 2017 vs nov. 2016 : - 0,6 %

> Total Ventes « GPL carburant stations » nov. 2017 vs nov. 2016 : -12,1 %











▶ VENTES DE GPL EN FRANCE (en tonnes) : adhérents du CFBP - novembre 2017

	MOIS			CUMUL ANNÉE			
	Nov. 2017	Nov. 2016	Variation	Nov. 2017	Nov. 2016	Variation	
BUTANE							
conditionné	20 509	21 007	-2,4%	214 751	221 660	-3,1%	
vrac	3 087	3 890	-20,6%	28 903	34 200	-15,5%	
s/total Butane	23 596	24 897	-5,2%	243 654	255 860	-4,8%	
PROPANE							
conditionné	9 434	9 263	1,8%	111 316	110 957	0,3%	
Condi/carburant	5 235	5 135	1,9%	56 481	55 525	1,7%	
s/total conditionné	14 669	14 398	1,9%	167 797	166 482	0,8%	
Vrac carburant	2 742	2 560	7,1%	28 070	27 888	0,7%	
Vrac 0/6 T	54 210	62 263	-12,9%	481 934	488 713	-1,4%	
Vrac 6/12 T	13 413	13 286	1,0%	108 390	109 690	-1,2%	
Vrac 12/80 T	23 132	25 194	-8,2%	187 530	183 698	2,1%	
Vrac 0/80 T	90 755	100 743	-9,9%	777 854	782 101	-0,5%	
Vrac > 80 T	26 033	28 526	-8,7%	220 389	211 167	4,4%	
Réseau canalisé	6 231	7 061	-11,8%	61 314	50 480	21,5%	
Sous-total vrac	125 761	138 890	-9,5%	1 087 627	1 071 636	1,5%	
Sous-total propane	140 430	153 288	-8,4%	1 255 424	1 238 118	1,4%	
GPLc / Stations	5 044	5 738	-12,1%	58 874	66 699	-11,7%	
Total conditionné	35 178	35 405	-0,6%	382 548	388 142	-1,4%	
Total vrac	128 848	142 780	-9,8%	1 116 530	1 105 836	1,0%	
TOTAL	169 070	183 923	-8,1%	1 557 952	1 560 677	-0,2%	
Dont carburant	13 021	13 433	-3,1%	143 425	150 112	-4,5%	

▶ INSTALLATIONS NEUVES GAZ PROPANE – novembre 2017

Ces données vous seront communiquées dans le CFBP Infos de janvier 2018.



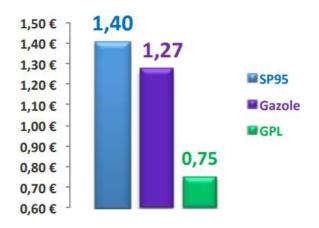
▶ VENTES DE VÉHICULES PARTICULIERS NEUFS EN FRANCE PAR ÉNERGIE

Novembre 2017

Éporgios	Novembre			Cumul à fin novembre 2017				
Énergies	2017	2016	variation	PDM	2017	2016	variation	PDM
Gazole	84 042	84 859	-1,0%	46,7%	910 406	952 427	-4,4%	47,5%
Essence	86 012	71 565	20,2%	47,8%	910 143	796 719	14,2%	47,5%
GPL	210	35	500,0%	0,1%	708	286	147,6%	0,0%
Hybride	7 967	5 312	50,0%	4,4%	73 105	51 403	42,2%	3,8%
Électrique	1 673	1 298	28,9%	0,9%	22 184	18 932	17,2%	1,2%
Superéthanol	92	82	12,2%	0,1%	669	945	-29,2%	0,0%
GNV	4	10	-60,0%	0,0%	108	87	24,1%	0,0%
Autres			0,0%	0,0%	42	2	20	0,0%
TOTAL	180 000	163 161	10,3%	100,0%	1 917 365	1 820 801	5,3%	100,0%

Source : 3A

▶ BAROMÈTRE MENSUEL DU GPL CARBURANT : moyenne novembre 2017



Source : site du Ministère de la Transition écologique et solidaire



▶ CONNEXIONS AU SITE cfbp.fr

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

	Août 2017	Septembre	Octobre	Novembre
Nombre total de visites sur le site	24 841	24 651	25 460	24 706
Top 5 des points d'entrée sur le site				
Accueil	39,4%	38,7 %	35,4%	36,5 %
Carte stations GPL/CFBP	17,8%	13,3 %	13,3%	12,3 %
Caractéristiques générales des GPL	4,1%	5,4 %	6,3%	6,2 %
Réseau des stations	2,7%	-	-	-
Offres véhicules neufs	-	2,9 %	-	-
Équipement d'un véhicule neuf	-	-	2,6%	-
Conseils et informations	2.2%	2,6 %	2,7%	2,6 %
Atouts du GPL	-	-	-	2,3 %



Assises de la mobilité



Les Assisses de la mobilité sont une concertation organisée de septembre au 13 décembre 2017 avec pour objectif d'identifier les besoins et les attentes prioritaires de tous les citoyens autour de la mobilité en accordant une attention particulière aux transports de la vie quotidienne, aux zones rurales et périurbaines. Elles sont organisées autour de 6 thématiques.

Le CFBP a contribué aux travaux de **l'atelier thématique "pour des mobilités plus propres"** des Assises. Ces travaux ont abouti à une série de propositions de solutions pour améliorer la qualité de l'air, et placer les transports dans une trajectoire compatible avec l'Accord de Paris et le Plan climat. Le rapport de synthèse est accessible sur le site internet des Assises, à l'adresse suivante : https://www.assisesdelamobilite.gouv.fr/syntheses.

Sur cette base, le Gouvernement présentera en février 2018 les principales orientations de sa stratégie pour une nouvelle politique des mobilités, dont le projet de loi d'orientation des mobilités constituera le socle législatif.

À noter en particulier l'intégration d'éléments positifs pour le GPL :

Axe 4 : accélérer le renouvellement du parc de véhicules existants et donner un cap aux nouveaux véhicules tout en maîtrisant certaines incertitudes énergétiques encore existantes.

Le texte reconnaît :

- qu'en plus de l'électromobilité, « d'autres technologies seront aussi nécessaires pour pleinement réussir la transition énergétique dans les meilleurs conditions économiques, sociales et environnementales »;
- que « La France doit (...) développer un modèle de mobilité à faibles émissions, tirant parti de l'ensemble des énergies et des carburants alternatifs aux carburants essence et gazole conventionnels »,

et cite à ce titre le GPL et la définition de la directive 2014/94/UE sur les carburants alternatifs qui inclut le GPL.

Le texte promeut :

- la neutralité technologique :
 - → « Le développement des carburants et des énergies alternatives doit être encouragé par les pouvoirs publics conformément au principe de neutralité technologique, en basant les soutiens sur les performances environnementales réelles des différentes technologies, mesurées grâce à des analyses de cycle de vie rigoureuses. »
 - → Les incitations doivent être orientées sur la neutralité technologique pour un véhicule à faible ou très faibles émissions ;
- l'évolution des systèmes d'aides (notamment bonus/malus) et incitations en intégrant également les émissions de polluants atmosphériques et plus uniquement les émissions de CO2, et sur l'ensemble du cycle de vie: bonus/malus; prime pour les véhicules à faibles émissions; définition d'un cadre pluriannuel d'évolution des dispositifs fiscaux facilitant le développement des carburants alternatifs aux carburants conventionnels, et des véhicules utilisant ces carburants alternatifs.

e.coquin@cfbp.fr



Projet de loi de finances de la Sécurité sociale 2018

Modification de la Taxe sur les véhicules des sociétés (TVS) Article 18 du PLFSS



L'article 10-10 du CGI qui fixe les règles d'application et les tarifs de la TVS a été modifié lors de l'examen parlementaire du PLFSS. Pour mémoire, la TVS comprend une composante « CO_2 » et une composante « polluants atmosphériques ».

Voici les principales évolutions :

À partir du 1er janvier 2018 :

- Véhicules GPL toujours exonérés de la composante CO₂: Les véhicules GPL (et GNV) émettant moins de 100g de CO₂/km (au lieu de 110g jusqu'alors) sont exonérés de la composante CO₂ de la TVS pendant 12 trimestres (au lieu de 8 trimestres jusqu'à présent).
- L'exonération est définitive pour les véhicules dont les émissions sont inférieures ou égales à 60g de CO₂/km.
- Une exonération de TVS a été introduite pour les véhicules combinant l'énergie électrique et une motorisation au superéthanol E85.
- L'exonération a été supprimée pour les véhicules hybrides combinant l'énergie électrique et une motorisation au diesel, mais existe toujours pour les véhicules hybrides électrique/essence.
- Les barèmes sont durcis :
- → Le tarif applicable a été revu à la hausse pour les véhicules les plus émetteurs en matière de CO₂.
 - Une nouvelle catégorie a également été créée pour les véhicules émettant de 20 à 60 grammes de CO_2 par kilomètre.



Tarifs applicables à la composante CO₂

«	Taux d'émission de dioxyde de carbone (en grammes par kilomètre)	Tarif applicable par gramme de dioxyde de carbone (en euros)	
	Inférieur ou égal à 20	0	
	Supérieur à 20 et inférieur ou égal à 60	1]
	Supérieur à 60 et inférieur ou égal à 100	2]
	Supérieur à 100 et inférieur ou égal à 120	4,5]
	Supérieur à 120 et inférieur ou égal à 140	6,5]
	Supérieur à 140 et inférieur ou égal à 160	13]
	Supérieur à 160 et inférieur ou égal à 200	19,5]
	Supérieur à 200 et inférieur ou égal à 250	23,5	
	Supérieur à 250	29	» ;

Tarifs applicables à la composante relative aux émissions de polluants atmosphériques

«			(En euros)	
	Année de première mise en circulation du véhicule	Essence et assimilé	Diesel et assimilé	
	Jusqu'au 31 décembre 2000	70	600	
	De 2001 à 2005	45	400	
	De 2006 à 2010	45	300	
	De 2011 à 2014	45	100	
	À compter de 2015	20	40	» ;

Le Projet de loi de financement de la sécurité sociale pour 2018, adopté en Lecture définitive par l'Assemblée nationale le 4 décembre 2017 , est accessible à cette adresse : http://www.assemblee-nationale.fr/15/ta/ta0041.asp

e.coquin@cfbp.fr



DANS LES MÉDIAS!

- « Le gaz renouvelable exerce sa pression » La France agricole aujourd'hui (p.10)
- « Les collectivités face aux nouvelles mobilités » Enerpresse (p.13)
- RMC émission Votre Auto : intervention de François Mariotte, Directeur commercial de Dacia, à propos du GPL (p.15)
- « Le GPL : un carburant à considérer » Liberté Dimanche (p.16)
- « Le GPLc, une solution qui a du sens » Camping-Car hors-série (p.17)
- RMC émission Vos Animaux : intervention de François Sorel à propos du GPL (p.18)
- « Alternatives aux HFC : plusieurs options possibles. Retour sur les principales alternatives, tous types d'installations en froid négatif » (p.19)



LA FRANCE AGRICOLE AUJOURD'HUI NEWSLETTER

Pays : France Périodicité : Quotidien



Date: 30 NOV 17 Journaliste: Vincent Gobert



Page 1/3

Le gaz renouvelable exerce sa pression

Énergie

réservé aux abonnés

8 h

énergie

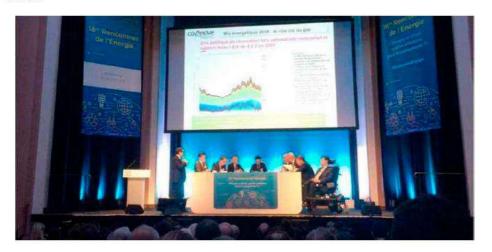


Table ronde lors des 18e Rencontres de l'énergie, mercredi 29 novembre, à la Maison de la Chimie, à Paris. © Vincent Gobert/GFA

Lors des 18e Rencontres de l'énergie qui ont lieu ce mercredi 29 novembre à Paris, les professionnels estiment que la proportion de gaz renouvelable dans le réseau français peut atteindre 30 % d'ici 2030 au lieu des 10 % prévus.

Les acteurs de l'énergie s'enflamment à l'approche de la révision de la Programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE), qui doit avoir lieu dans le courant du premier semestre 2018.

Tous les acteurs des filières énergétiques mais aussi des responsables politiques se sont donné rendez-vous ce mercredi 29 novembre à Paris, à l'occasion des 18e Rencontres de l'énergie. Partisans des énergies fossiles, nucléaires ou renouvelables, défenseurs ou accusateurs de la politique de Nicolas Hulot, affrontaient leurs visions pour les 5 années à venir, et même au-delà. Mais c'est le gaz renouvelable qui a finalement fait consensus.

30 % de gaz renouvelable en 2030

- « La décarbonatation du mix électrique passe par la décarbonatation du gaz », selon l'association Coénove (1). Dans la grande zizanie du moment, chacun souhaitant défendre les intérêts de sa filière dans l'optique de la révision de la PPE, le gaz renouvelable, par la voix de Bernard Aulagne (Coénove) ou d'Olivier Aubert (GRT Gaz), semble tirer son épingle du jeu.
- « Le gaz renouvelable, c'est la méthanisation, la gazéification de la biomasse et le Power to gaz » s'exclamait ainsi Bernard Aulagne, président de l'association Coénove. « Pour nous, la politique du quinquennat doit être





d'atteindre 30 % de gaz renouvelable en 2030 au lieu de 10 % prévus dans la PPE actuelle ». Même discours du côté de GRT Gaz. Son Directeur de l'offre, Olivier Aubert, précise que « ces 10 % sont de notre vue, insuffisants. Nous sommes capables d'absorber 30 % de biométhane dans le réseau. Cela représente une production de 90 térawattheures, ou 4 000 unités de méthanisation . L'Allemagne en compte 10 000 ».

Gaz liquéfié renouvelable

« Le Bio-GPL existe, il est développé et en 2018, les premiers kilowattheures vont arriver sur le marché ». Telle est la conviction de Joël Pedessac, directeur général du Comité français du butane et du propane. Il précise en outre que ce gaz liquéfié d'origine renouvelable peut être transporté dans les bouteilles existantes. Ce gaz est plus précisément issu de la fermentation de biomasse. C'est un gaz de synthèse devant émettre 60 % de moins de CO2 comparé au Gaz de Pétrole Liquéfié classique. « Le <u>Bio-GPL</u> devra représenter 10 % de nos ventes à l'horizon 2030 » précise encore Joël Pedessac.

L'hydrogène en embuscade

Également prometteurs, les acteurs français de l'énergie confient volontiers l'importance de l'hydrogène parmi les développements de gaz renouvelables à venir. En effet, les énergies renouvelables intermittentes, que sont principalement le solaire et l'éolien, peuvent être stockées sous forme d'hydrogène.

Si EDF admet ce mercredi consacrer un budget de développement sur les piles à combustibles, ou fuel cells, qui permettent de reprendre cet hydrogène pour en refaire de l'électricité, la société Sylfen a de son côté annoncé le développement de sa solution de bâtiment autonome en énergie et utilisant de l'hydrogène pour 2018. Côté industriel, GRT Gaz précisait que la première pierre de l'usine de production d'hydrogène par électrolyse de l'eau Jupiter 1000 sera posée jeudi 30 novembre à Fos-sur-Mer. Cette unité industrielle devra répondre à la problématique de l'intermittence des énergies renouvelables. Hydrogène et méthane de synthèse seront produits et transportés dans le réseau de gaz naturel.

Les désaccords au grand jour

- « EDF est dans une situation inconfortable à cause des algorithmes du passé [...] il faut sauver EDF [...] c'est un désastre boursier », explique Fabien Choné, directeur général délégué de Direct Énergie. Lui milite pour une libéralisation des marchés, pour une production décentralisée et une implication forte des Français, et pour plus de concurrence. Il pointe la réglementation des tarifs et l'opposition des Français à la libéralisation.
- « Ce qui est important, c'est que le fonds chaleur double, mais le président de l'Ademe a pour challenge le maintien du niveau actuel ». Le secrétaire général de Dalkia, Eric Molinié, fait directement référence à la promesse d'Emmanuel Macron, alors candidat à la présidence de la République, de doubler le fonds chaleur une fois élu. « La politique énergétique se régit dans un temps long » déclare-t-il encore, « notamment pour les réseaux de chaleur ».

De son côté, Francis Duseux, président de l'Ufip (2), rappelle que « le pétrole, c'est la vie ». Celui qui déclare aussi que l'« on aura encore besoin de pétrole pendant 40 ou 50 ans » veut que « l'on se donne du temps sur la transition énergétique ». Francis Duseux précise que l'on utilisera encore beaucoup de pétrole à l'avenir pour les secteurs de la chimie, du transport, de l'habillement, de la beauté, etc. Pour lui, « la loi [de Nicolas Hulot] sur les hydrocarbures est symbolique et ne sert à rien ».

« On est là, 25 % des ventes de véhicules électriques sont des Renault-Nissan ». Le directeur scientifique de Renault, présent dans la salle, bondit aux allégations faites sur le retard français, comparé aux constructeurs étrangers, en matière de véhicules électriques. Il ajoute que « le groupe travaille sur l'optimisation du juste nécessaire pour les batteries, sur le complément gaz-méthane avec l'hydrogène, le biométhane, etc. et sur les alternatives au Cobalt dans les batteries ».







Mais « personne ne peut progresser seul », explique Jean-François Carenco, président de la Commission de régulation de l'énergie (CRE), qui siffle la fin de la partie. « La réalité est qu'il y a une transition énergétique à mener. Il faut diminuer la part du nucléaire et supprimer le charbon. La réalité, c'est aussi l'adaptation au réseau car la production est atomisée. Notre place c'est aider le décideur à bien tâter l'avenir. Je plaide pour une programmation à 40 ans de ce qu'on met dans le renouvelable. Je dis « décidez, mais doutez », à mes collègues parlementaires ».

- (1) Coénove est une association créée à l'initiative d'équipementiers, d'énergéticiens et d'acteurs du bâtiment pour apporter leur contribution au débat sur la transition énergétique.
- (2) Union Française des Industries Pétrolières.

Vincent Gobert









Date: 24 NOV 17 Journaliste: Christelle Marot



Page 1/1

GROS PLAN

TRANSPORT

Les collectivités face aux nouvelles mobilités

Le *BIP* et *Enerpresse* ont organisé mardi 21 novembre dans le cadre du Salon des maires et des collectivités locales (SMCL) un débat consacré au secteur des transports et aux nouvelles mobilités.

- Si la Vendée, sans problème manifeste de pollution ou de congestion automobile, n'est pas de prime abord une terre d'élection pour le véhicule électrique, elle affiche pourtant aujourd'hui un taux de pénétration de 2,3 %, soit deux fois plus que la moyenne française. « C'est le résultat d'une politique volontariste pour réduire la vulnérabilité carburant des actifs vendéens qui doivent se déplacer pour travailler(...) Un des enjeux a été la mise en place d'un maillage suffisant pour vaincre la réticence psychologique des acheteurs de VE, qui avaient besoin d'être rassurés. Et ce, quand bien même le réseau public est aujourd'hui sous-utilisé : en pratique, les recharges se font à la maison ou sur le lieu de travail », a expliqué Yann Guerrier, directeur adjoint du Syndicat départemental d'énergie de la Vendée, lors du débat Transport et nouvelles mobilités organisé le 21 novembre par le *BIP* et *Enerpresse* au SMCL. En partenariat avec les communes, le SyDEV Vendée a déployé un réseau public de 85 bornes de recharge normale, accélérée et rapide pour l'itinérance. « La France compte près de 20 000 points de charge sur la voie publique, a rappelé Isabel Montelescaut, chef du département Mobilité électrique d'EDF. Un réseau satisfaisant, comparé aux 11 000 stations essence ». Outre son réseau Cori-Door de 200 bornes de recharge rapide pour l'interurbain, EDF, en partenariat avec des constructeurs de bus, intervient auprès des collectivités au niveau de la fourniture, des infrastructures de recharge et de la location de batteries. En Vendée, la percée de l'électrique s'accompagne d'un développement de la mobilité au gaz. « Le GNV est particulièrement adapté pour le fret départemental, la Vendée comptant de nombreuses PME », a souligné M. Guerrier. Après avoir inauguré sa 1^{re} station de bioGNV en octobre à Mortagne-sur-Sèvre, la Vendée prévoit d'en ouvrir 6 autres d'ici à 2025.
- « La France est devenue cette année le premier marché européen pour la vente de camions au gaz, selon Olivier Aubert, directeur de l'offre chez GRTgaz. Abandonnant le diesel et en l'absence de solution électrique pour le fret, les transporteurs voient dans le gaz une solution pragmatique, fiable, peu chère, moins polluante et permettant une réelle autonomie. » Et ce, d'autant plus que la fiscalité est avantageuse, avec une TICPE qui se creuse en faveur du GNV et un abattement de 40 % pour une flotte de véhicules de plus de 3,5 tonnes roulant au gaz naturel véhicule achetés entre le 1^{er} janvier 2016 et le 31 décembre 2017. Entre 2017 et 2020, GRTgaz verra son réseau passer de 50 à 250 stations GNV. Le biométhane est prometteur, tant pour le transport de marchandises que pour le bus urbain. Tandis que la loi de 2015 sur la transition énergétique prévoit 10 % de biométhane dans les réseaux de gaz en 2030, « nous sommes, avec les autres opérateurs gaziers, dans un scénario accéléré et proposons à l'État un minimum de 10 % en 2025 et 30 % en 2030. Ce qui suppose la construction d'environ 4 000 unités de méthanisation connectées au réseau, soit deux fois moins que ce qui existe en Allemagne », a détaillé Olivier Aubert. La France compte 36 unités de méthanisation.



Le gaz pour les collectivités et ses administrés, entreprises et particuliers, c'est aussi le GPL, encore mal connu en France alors qu'il est largement ancré comme carburant alternatif dans les stratégies publiques d'autres pays européens. Un véhicule GPL Euro 6 permet d'émettre 20 % de CO₂ et 98 % de particules de moins qu'un véhicule essence. « Aujourd'hui, l'offre fiscale est en place, le carburant n'est pas cher, une station sur sept propose du GPL. Un véhicule gaz permet de bénéficier de la vignette Crit'Air 1, ce qui peut intéresser les communes souhaitant mettre en place des zones à circulation restreinte, a souligné Joël Pedessac, directeur du Comité français du butane et du propane (CFBP). D'autant plus que le GPL devient renouvelable : le BioGPL sera sur le marché en 2018. Mais pour booster la filière, il y aurait besoin que le gouvernement en parle et d'un bonus fléché sur les véhicules gaz. Aujourd'hui, le bonus est essentiellement sur le CO₂ et sur le véhicule électrique ».

Christelle Marot





Date: 04/12/2017 Heure: 08:48:35 Durée: 00:02:07

Présentateur : Jean-Luc MOREAU /

François SOREL



- Page 1/2

RMC

Emission: Votre auto

Script:

<u>Jean-Luc MOREAU</u>, <u>Présentateur 1</u>: Comme je vous ai dit, on a beaucoup de questions d'auditeurs depuis qu'on a annoncé que vous étiez avec nous pour répondre. On a en particulier...

François SOREL, Présentateur 2 : Paul Marc.

Jean-Luc MOREAU: Bonjour Paul Marc.

Paul Marc, Auditeur: Oui bonjour.

François SOREL: Bonjour.

Jean-Luc MOREAU: Paul Marc qui nous appelle du sud a priori vu l'accent.

Paul Marc: Pas vraiment, c'est vrai que je suis originaire du sud mais là j'habite Bayeux de Poitiers.

François SOREL: Bon d'accord. On vous écoute Paul Marc.

Paul Marc: Oui, alors voilà, moi j'aurais aimé demander au monsieur...

<u>François SOREL</u>: À monsieur Mariotte, oui. Vous pouvez dire le monsieur de Dacia, il n'y a pas de problème.

Paul Marc: Le directeur commercial, j'ai cru comprendre.

Jean-Luc MOREAU: Oui.

<u>Paul Marc</u>: Alors, voilà, ce que je voulais lui demander, je serais effectivement intéressé par un Duster mais je ne veux absolument pas d'un diesel parce que je suis les conseils de Jean-Luc et je n'ai pas du tout envie d'un diesel. Par contre, je suis absolument intéressé par une boîte automatique. Moi, ça fait une quinzaine d'années que je roule avec des voitures à boîte automatique et je ne veux absolument pas changer. Alors moi, ce qui m'intéresserai de savoir, c'est d'abord, si Dacia envisage de faire des Duster essence boîte automatique et mieux encore des versions GPL parce que je sais que Dacia commercialise désormais tous ses modèles en version GPL et j'aimerais savoir donc si on envisage un Duster GPL boîte automatique et s'il n'y a pas de GPL, au moins une essence boîte auto.

<u>Jean-Luc MOREAU</u>: Donc, il y a plusieurs questions. François Marriotte, GPL, déjà, il arrive sur Duster 2, on est d'accord ?

<u>François MARIOTTE, Directeur commercial de Dacia</u>: Alors, je suis content de voir que Paul Marc me parle de GPL parce que le GPL, c'est effectivement un carburant qui nous tient à cœur chez Dacia parce que c'est un carburant qui est à la fois économique et écologique. Il faut savoir que les rejets de CO2 sont moindres sur un moteur GPL que sur un moteur essence et qu'en termes de particules fines, c'est un moteur qui est particulièrement vertueux. Et puis, c'est économique parce que c'est seulement 800 euros de plus qu'un moteur essence à l'achat.

Jean-Luc MOREAU: D'accord.

<u>François MARIOTTE</u>: Donc, le GPL est disponible sur le Duster, mais pas seulement, le GPL est disponible sur toute la gamme des produits de la marque Dacia.

Jean-Luc MOREAU: D'accord.

François MARIOTTE: C'est un carburant sur lequel on croît.

FIN





Pays : France

Périodicité : Hebdomadaire

OJD: 11992

Date: 03 DEC 17 Journaliste: S.L.

圓

Page 1/1

Le GPL: un carburant à considérer

VOITURE Très populaire chez certains de nos voisins (30% des ventes de voitures neuves en Italie l'an passé), le GPL demeure anecdotique en France. Victime de son image inflammable et dangereuse, ce carburant mérite pourtant qu'on s'intéresse à lui pour des raisons tant économiques qu'écologiques.

e GPL (Gaz de Pétrole Liqué fie) est un carburant composé d'un mélange d'hydrocar-bures légers (essentiellement du butane et du propane) issus du raffinage du pétrole et du traitement du gaz naturel.

En France, les automobiles roulant au GPL fonctionnent forcément en bicarburation : leur moteur fonctionne indifféremment à l'es sence ou au GPL, d'où l'existence de 2 réservoirs séparés. Ce n'est pas le cas partout : certains pays homologuent des véhicules pure-ment GPL. Certes, la présence d'un 2^{nt} réservoir alourdit la voiture et prend de la place (la cuve GPL est généralement installée dans le coffre). Cependant elle offre l'avantage de pouvoir rouler classiquement à l'essence lorsque le GPL est épuisé. Côté ravitail-lement, 1750 stations-service disposent de pompes GPL en France, soit environ 1 sur 7.

Economie et écologie

Pour le consommateur, l'intérêt du GPL est d'abord économique : soumis à une très faible taxation, son prix au litre varie actuellement entre 0,70€ et 1€. Même si un vê-hicule GPL voit sa consommation augmenter en moyenne de 20% par rapport au modèle essence équiva-lent (les performances subissent ailleurs une légère baisse), l'opération reste intéressante. De plus, dans la plupart des régions, le prix de la carte grise d'un véhicule GPL dispose d'un abattement de 50%, voire de la gratuité.

Le GPL bénéficie également d'un bon bilan environnemental. Ses rejets de monoxyde de carbone (CO) sont inférieurs de 97% à ceux de l'essence sans plomb. Quant

Retrouwez-ness sur www.ears-no

A SAVOIR Tout véhicule nent adap table au GPL La transformation coûte, 2000 €. D'un point de vue elle est plus aisée sur des véhicules récents (acceptant l'essence SP95-E10), possible sur des voitures Certains possesseurs de vieilles Anglaises ou Américaines particulièrement



gourmandes

les ont ainsi

au GPL nour

pouvoir les

au dioxyde de carbone (CO2), il en rejeue 20% de moins. Enfin, ses rejets d'oxyde d'azote (NOx) sont inférieurs de 18% et il n'êmet quasiment aucune particule fine. Ainsi, à Paris, un véhicule GPL, quel que soit son âge, peut bénéficier de la vignete Crit'Air 1 et rouler lors des périodes de circulation restrente. L'État a néanmoins exclu le GP : de son système de bonus «écologique ». En 2008, il bénéficiait en effet d'un bonus de 2000 €. La suppression de cette incitation en 2011 a fait brutalement chuter les immatriculations et celles-ci n'ont pas remonté depuis : 75 000 GPL neuts immatriculés *en* 2010, moins d'un millier en 2016.

Sans danger Son image de carburant « explo-sif » l'a beaucoup discrédité. Si certaines des premières installations, dépourvues de soupape écurité, pouvaient pré un danger en cas d'incendie, le risque est aujourd'hui pratique ment nul. Depuis 2011, tous les composants d'un système GPL doivent répondre à la norme eu ropéenne de sécurité ECE

67-01. Le ré servoir est ainsi équid'un clapet anti-retour, d'un limiteur de remplis sage à 80%, d'un limiteur de débit. d'une électrovanne et de la fameuse soupape

de sécurité.

Quelle offre?

ne communication parfois contradictoire et une mauvaise image en termes de sécurité (des panneaux d'interdiction obsolètes sont encore visibles à l'entrée de certains parkings) ont sui à la diffusion du GPL on France. Alors que 14 mil-lions de véhicule GPL circulent en Europe, le parc français dépassai péniblement les 210000 en 2016" Les GPL ne se bousculent donc pas au catalogue des constructeurs. En 2017 "*, Alfa Romeo, Frat, Lada (désormais absent du marché hexagonal) et Opel étaient les seuls à en proposer. Toutefois, dans le

cadre de partenariais avec des équipementiers, certains constructeurs disposent aussi de versions GPL. Par exemple, toute la gamme essence de Dacia est disponible bicarburation. . S.L.

A retenir

Même si l'on n'en parle pas beaucoup et qu'il est le grand absent des mesures d'incitation « écologiques », le GPL reste un carburant à considérer. En dénit de quelques inconvėnients (présence d'un 2ºº réservoir, surcoût dû à la transformation), il est intéressant notamment pour celles et ceux qui se soucient du coût d'utilisation de leur véhicule. Pour les gros rouleurs, il peut ainsi constituer une bonne alternative au Diesel.

GPL





Pays : FR

Périodicité : Irrégulier



Date: N 36/2017



Page 1/1

Renforcer l'autonomie / Optimisez votre installation gaz

LE GPLc, UNE SOLUTION QUI A DU SENS

Lourdes et parfois sales à manipuler, les bonbonnes de gaz butane ou propane classiques peuvent être remplacées par une installation fonctionnant avec du gaz de pétrole liquéfié carburant (GPLc).

pour utiliser du GPLe (gaz de pétrole liquéfié carburant), la seule obligation légale est d'équiper son camping-car avec des bouteilles fixées à derneure dans le véhicule. Logées au même endroit, elles viendront remplacer les traditionnelles bonbonnes de 13 kg (accusant quand même 24 kg sur la balance). De quoi supprimer toutes manipulations inutiles et faciliter les réapprovisionnements dans une station-service (1670 référencées dans l'Hexagone).

Le plein est assez simple à réaliser. Il s'effectue avec un pistolet venant se coupler à une coupelle posée à l'extérieur du véhicule (sur sa paroi ou le portillon du coffre à gaz) ou bien directement sur le haut de la bonbonne. Le remplissage se fait alors aussi rapidement qu'un plein de

gazole. Le litre de GPLc coûtant autour des 80 ets et une bonbonne pleine de propane affichant en moyenne un tarif de 30 €. l'économie n'apparaît pas négligeable à l'usage, surtout en hiver.

Quelques précautions sont toutefois à prendre avec ce carburant. Il peut arriver que chez des distributeurs un fond de cuve soit trop chargé en résidus huileux. Il faut alors changer plus souvent la cartouche filtrante (montée sur le circuit de gaz). Autre petit désagrément possible, par grand froid (a partir de 0 °C pour le butane et - 44 °C pour le propane), le GPLc ne vaporise plus. L'achat d'une chaussette isolante spéciale, reliée au conduit de chauffage de la cellule, est alors recommandé pour pallier cet inconvénient.



Borel Kit GPL

Ce kit comprend un réservoir GPL Homegaz fixé à la paroi du coffre avec une sangle métallique et une jauge fixe, ou déportée, qui permet de connaître le niveau en permanence. Bon à savoir : on peut couper l'arrivée de gaz à distance grâce à une commande électrique et à une électrovanne.

Prix conseillé:820 €

Gaslow Réservoir GPL

Ce réservoir à gaz se fixe au plancher du coffre par des vis. Sa pose est facilitée par un raccord souple entre la bouteille et la coupelle. Notez qu'un kit complet est aussi prévu pour deux bouteilles. Il est équipé d'une soupape répondant aux dernières normes de sécurité.

Prix conseillé: 450 (6 kg); 490 € (13 kg)

Adaptateurs Raccords européens

Le kit de raccords GPLc Europe est fortement conseillé quand on voyage hors de nos frontières. Il rend la coupelle de remplissage compatible avec tous les systèmes, quel que soit le pays que vous visitez.

Prix conseillé: 100 €











Date: 23/11/2017 Heure: 07:47:28 Durée: 00:03:02

Présentateur :

Page 1/1

RMC

Emission: Vos animaux

Script:

François SOREL, Présentateur 1 : On parle du GPL ?

Jean-Luc MOREAU, Présentateur 2 : Le charme va être un petit peu rompu parce que je vais vous parler de carburants d'origine fossile. Au départ, le GPL, c'était ça, il était issu de la transformation du pétrole jusqu'à il y a peu de temps, le GPL était composé de butane et de propane, tout le monde sait ce que c'est que le butane et le propane qui étaient tirés du raffinage du pétrole, d'où le nom GPL, Gaz de Pétrole Liquéfié. Mais ça, c'était avant, tout ça, c'était avant. Aujourd'hui, il n'y a plus que 30 % du GPL qui est issu du raffinage du pétrole. Vous allez dire : mais le reste, ça vient d'où alors ? Comment sais tu qu'on fait alors ? Eh bien, le reste aujourd'hui, ça vient en fait du gaz naturel, c'est toujours d'origine fossile mais c'est les champs de gaz qui fournissent le GPL, il y a du méthane, du butane et du propane, voilà. Et donc, on fait le GPL comme ça et ça a évolué encore en 2017 et ça va continuer à évoluer puisque cette fois on a du biogaz donc du GPL, du bio-GPL, on va l'appeler comme ça, qui est issu de la fermentation des déchets ménagers. Alors, c'est 60 % de CO2 en moins. Pour l'instant, il y a une grosse usine qui s'est montée, je crois que c'est en Hollande, qui fabrique du bio-GPL, ça va généraliser un peu partout. Alors, déjà, pourquoi ? Parce qu'en France, la loi sur la transition énergétique impose qu'en 2030, 10 % du gaz, pas seulement pour les carburants, consommé en France devrait être d'origine renouvelable, ça veut dire qu'on va développer le bio-GPL, qu'on va développer le bio-GNV. Alors, quelle différence d'ailleurs entre le GPL et le GNV ? Le GPL, on a au gaz de pétrole liquéfié même si aujourd'hui on a vu que ça ne vient pas forcément du pétrole et le GNV, Gaz Naturel Véhicule. Alors, il y en a un, c'est purement du méthane, l'autre, on a vu, il y a un mélange de butane-propane. L'avantage, c'est qu'on peut liquéfier beaucoup plus facilement le GPL. À 7 barres, il est liquide et sous forme liquide, on peut stocker plus d'énergie alors qu'il faut monter à une pression beaucoup plus élevée pour arriver à liquéfier du GNV, donc c'est plus facile de transporter du GPL que de transporter du GNV et on a vu qu'aujourd'hui, la composition des deux, elle est relativement proche. Donc, c'est deux carburants qui ont chacun leur intérêt, malheureusement, le GNV en France pour les particuliers, en tout cas, n'est absolument pas développé alors que le GPL, on a eu, vous savez, ça va ça vient. Bon, là, on est plutôt dans une phase où ça revient à la mode, le GPL qui reste quand même une bonne solution et qui va être une solution toujours améliorée puisque la part, alors, on l'a vu, la part de fossiles dedans est de plus en plus faible et surtout, elle n'est plus issue du pétrole, c'est du gaz ou ça va être du bio-GPL.

François SOREL: Très bien, 07h50, c'est RMC, c'est l'automobile. Merci d'être là.

FIN





Pays : France Périodicité : Mensuel





Date: DEC 17

Page 1/1

ALTERNATIVES AUX HFC

Plusieurs options possibles

Retour sur les principales alternatives, tous types d'installations en froid négatif.



Le CO₂

Fluide naturel, le CO, s'impose toujours comme la solution privilégiée en France pour les installations frigorifiques, en particulier sur le secteur de la grande distribution. Outre ses qualités environnementales reconnues, sa forte puissance volumétrique permet de travailler avec des composants plus petits et des diamètres de tuyauterie plus faibles. Après avoir développé des solutions en subcritique (CO, associé en cascade à un autre fluide frigorigène), les constructeurs privilégient massivement aujourd'hui des configurations en transcritique (CO, seul) mais qui nécessitent de maîtriser de fortes pressions. En parallèle, ils sont désormais capables de développer des solutions de CO. très compacts pour les petites surfaces. Enfin, le CO, est aussi davantage associé à des systèmes raccordés à des boucles d'eau.

Le propane R 290

Du côté des hydrocarbures, le propane R 290, très répandu sur le secteur de l'électroménager (en raison de la faible charge des systèmes), est de plus en plus adopté aujourd'hui pour les configurations de meubles de ventes autonomes à groupe logé et les armoires frigo en restauration. Par ailleurs, et surtout à l'étranger des installations avec hydrocarbures, placées à l'extérieur, comment à être retenus pour les fortes puissances et plusieurs constructeurs misent sur son fort développement à venir. Si la réglementation partout dans le

monde vis-à-vis de ce fluide classé A3, très inflammable, reste son principal frein, son usage devrait s'assouplir en France dans les ERP (établissement recevant du public).

Les HFO

Les HFO font aujourd'hui beaucoup parler d'eux. Possédant non seulement des caractéristiques de performance et de sécurité similaires aux anciens HFC, mais surtout de bonnes propriétés environnementales caractérisées par un faible GWP, ils sont de plus en plus associés à des configurations en matière de production de froid négatif. En outre, l'arrivée de HFO capables de concurrencer les hydrocarbures avec des GWP inférieurs à 150 est un atout supplémentaire à leur actif. Par ailleurs, Les mélanges HFC HFO à GWP moyen offrent aussi une bonne alternative économique de remplacement des fluides dans les installations existantes.

L'ammoniac (NH3)

Longtemps cantonnées aux gros entrepôts frigorifiques, les installations à l'ammoniac (NH3) bénéficient de charges plus réduites aujourd'hui. Ce qui offre de nouvelles perspectives à l'ammoniac dans un spectre d'activité plus large, d'autant que sa réglementation s'est assouplie en matière de contraintes d'implantation ces dernières années.

