



Comité Français
Butane Propane

CFBP *infos*

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

Janvier 2017

N° 147

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

- ▶ Actions en région ! (p.6)
- ▶ Documentation du CFBP : mise à jour des documents ref. 523 & C9 (p.8)

3- AGENDA

Page 10

4 - DANS LES MÉDIAS ! Pages 11-26

- ▶ « Si vous passez cette semaine au chaud vous pourrez dire « merci » au GPL ! » - Economie Matin (p.12)
- ▶ « La France présente son plan de développement des carburants alternatifs 2030 » - Environnement & Techniques (p.15)
- ▶ « Tableau de bord » : zoom sur le GPL carburant - L'Automobile & l'Entreprise (p.16)
- ▶ « Deux nouvelles exonérations de taxe sur les véhicules de société » - Feuillet rapide Fiscal Social (p.17)
- ▶ « Un disque vert qui pourrait bien devenir le tube de l'année » - Nice Matin (p.18)
- ▶ « Un Salon de l'auto international inédit à Monaco » - Nice Matin (p.19)
- ▶ Communiqués de Presse (p.20-26)

Comité Français du Butane et du Propane

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

N° SIRET : 784 855 033 00063

Suivez-nous sur les réseaux sociaux !



1 STATISTIQUES (décembre 2016)

▶ DONNÉES CLIMATIQUES

	Dec 2015	Dec 2016	Variation 2016/2015
Température moyenne	9,5°C	5,1°C	- 4,4 °C
Nombre de jours ouverts	22	22	0
Degrés-jours du mois	321,4	373,2	+ 16,1 %
Coefficient de rigueur	0,629	1,015	+ 61 %
Degrés-jours cumulés	1 764,4	1 970,1	+ 11,6 %

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

▶ Chiffres-clés des GPL pour dec 2016

- > Total Ventes « vrac » dec 2016 vs dec 2015 : + 16 %
- > Total Ventes « conditionné » dec 2016 vs dec 2015 : + 1,6 %
- > Total Ventes « GPL carburant stations » dec 2016 vs dec 2015 : - 18,6 %



Comité Français
Butane Propane

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

	MOIS			CUMUL ANNÉE		
	Dec -2016	Dec -2015	Variation	Dec -2016	Dec -2015	Variation
BUTANE						
conditionné	24 324	24 270	0,2%	245 984	255 674	-3,8%
vrac	2 257	2 864	-21,2%	36 457	42 954	-15,1%
s/total Butane	26 581	27 134	-2,0%	282 441	298 628	-5,4%
conditionné	10 480	9 797	7,0%	121 437	122 730	-1,1%
Condi/carburant	4 902	4 995	-1,9%	60 427	61 444	-1,7%
s/total conditionné	15 382	14 792	4,0%	181 864	184 174	-1,3%
Vrac carburant	2 525	2 489	1,4%	30 413	30 227	0,6%
Vrac 0/6 T	83 096	71 755	15,8%	571 809	573 873	-0,4%
Vrac 6/12 T	17 230	14 713	17,1%	126 920	122 765	3,4%
Vrac 12/80 T	27 263	22 442	21,5%	210 961	204 402	3,2%
Vrac 0/80 T	127 589	108 910	17,2%	909 690	901 040	1,0%
Vrac > 80 T	23 565	20 976	12,3%	234 732	240 926	-2,6%
Réseau canalisé	7 604	6 661	14,2%	58 084	55 026	5,6%
Sous-total vrac	161 283	139 036	16,0%	1 232 919	1 227 219	0,5%
Sous-total propane	176 665	153 828	14,8%	1 414 783	1 411 393	0,2%
GPLc / Stations	5 479	6 733	-18,6%	72 178	81 023	-10,9%
Total conditionné	39 706	39 062	1,6%	427 848	439 848	-2,7%
Total vrac	163 540	141 900	15,3%	1 269 376	1 270 173	-0,1%
TOTAL	208 725	187 695	11,2%	1 769 402	1 791 044	-1,2%
Dont carburant	12 906	14 217	-9,2%	163 018	172 694	-5,6%

▶ INSTALLATIONS NEUVES GAZ PROPANE - décembre 2016

RÉGIONS	MOIS			CUMUL ANNÉE		
	Dec 2016	Dec 2015	variation	Dec 2016	Dec 2015	variation
Alsace	3	6	- 50%	76	57	+ 33%
Aquitaine	24	39	- 38%	349	298	+ 17%
Auvergne	15	19	- 21%	206	159	+ 30%
Basse-Normandie	17	13	+ 31%	239	278	- 14%
Bourgogne	12	24	- 50%	144	142	+ 1%
Bretagne	31	20	+ 55%	340	369	- 8%
Centre	27	32	- 16%	298	356	- 16%
Champagne-Ardenne	10	5	+ 100%	106	46	+ 130%
Corse	0	63	- 100%	182	77	+ 136%
Franche-Comté	16	15	+ 7%	225	166	+ 36%
Haute-Normandie	12	19	- 37%	174	238	- 27%
Ile-de-France	49	22	+ 123%	203	135	+ 50%
Languedoc-Roussillon	19	18	+ 6%	156	122	+ 28%
Limousin	18	11	+ 64%	115	139	- 17%
Lorraine	19	11	+ 73%	116	129	- 10%
Midi-Pyrénées	19	37	- 49%	251	199	+ 26%
Nord-Pas-de-Calais	14	29	- 52%	124	144	- 14%
Pays de la Loire	44	32	+ 38%	633	543	+ 17%
Picardie	24	30	- 20%	254	292	- 13%
Poitou-Charentes	19	13	+ 46%	150	161	- 7%
Provence-Alpes Côte d'Azur	19	31	- 39%	291	258	+ 13%
Rhône-Alpes	90	61	+ 48%	1321	948	+ 39%
TOTAL	501	550	- 9%	5953	5256	+ 13%

Source : Qualigaz

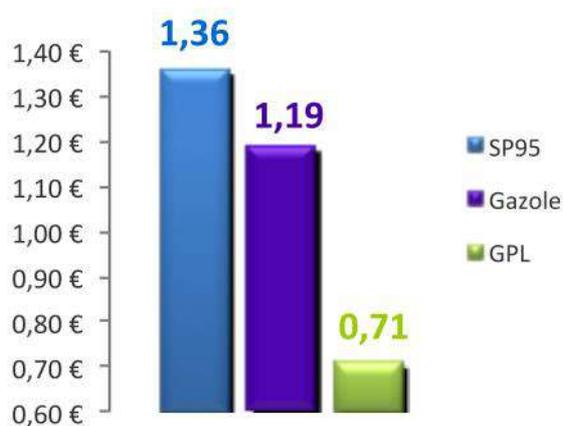
► VENTES DE VÉHICULES PARTICULIERS NEUFS EN FRANCE PAR ÉNERGIE

Décembre 2016

Énergies	Décembre				Cumul à fin décembre 2016			
	2016	2015	variation	PDM	2016	2015	variation	PDM
Gazole	97 991	99 957	-2,0%	50,4%	1 050 418	1 097 124	-4,3%	52,1%
Essence	86 402	75 068	15,1%	44,5%	883 121	739 374	19,4%	43,8%
GPL	39	22	77,3%	0,0%	325	1 498	-78,3%	0,0%
Hybride	6 982	6 367	9,7%	3,6%	58 385	61 619	-5,2%	2,9%
Électrique	2 819	2 224	26,8%	1,5%	21 751	17 268	26,0%	1,1%
Superéthanol	116	67	73,1%	0,1%	1 061	232	357,3%	0,1%
GNV	16	10	60,0%	0,0%	103	101	2,0%	0,0%
Autres	7	5	0,0%	0,0%	9	10	0	0,0%
TOTAL	194 372	183 720	5,8%	100,0%	2 015 173	1 917 226	5,1%	100,0%

Source : 3A

► BAROMÈTRE MENSUEL DU GPL CARBURANT : moyenne décembre 2016



Source : MEEM

http://www.developpement-durable.gouv.fr/Prix-de-vente-moyens-des_10724

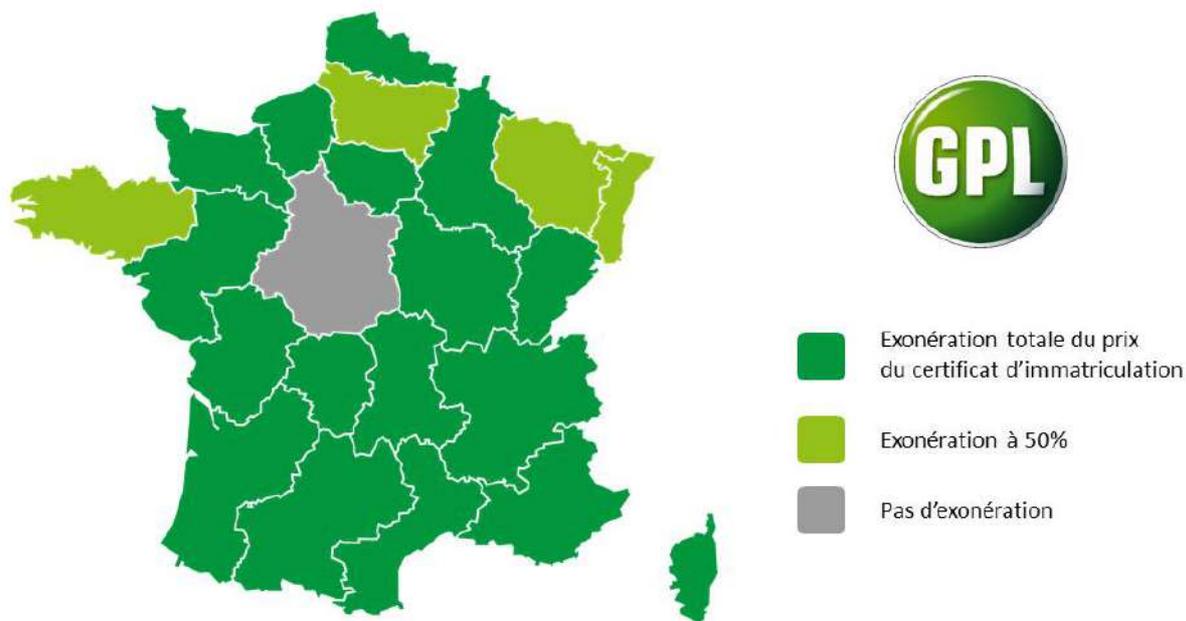
► CONNEXIONS AU SITE cfbp.fr

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

	Sept 2016	Oct. 2016	Nov. 2016	Dec. 2016
Nombre total de visites sur le site	20 463	22 450	22 396	23 656
Top 5 des points d'entrée sur le site				
Accueil	27,8 %	28,8 %	33,4 %	33,4%
Carte stations GPL/CFBP	11,5 %	11,7 %	9,5 %	11,1%
Caractéristiques générales des GPL	7,1 %	7,3 %	8,0 %	6,7%
Réseau des stations	3,2 %	-	-	-
Conseils et informations	3,2 %	-	2,9 %	-
Atouts du GPL	-	3,5 %	2,9 %	3,5%
Offres véhicules neufs	-	3,8 %	-	3,9%

Actions en région !

TARIF DES CERTIFICATS D'IMMATRICULATION GPL



De nouvelles régions accordent gratuitement le certificat d'immatriculation aux véhicules GPL dans le cadre de leurs politiques d'amélioration de la qualité de l'air.

Les véhicules GPL sont dorénavant exonérés à 100% de certificat d'immatriculation en :

- Provence-Alpes-Côte d'Azur
- Rhône-Alpes, Haute-Normandie, Poitou-Charentes & Languedoc-Roussillon

...pour favoriser une mobilité plus durable.

Désormais, les véhicules GPL bénéficient de la gratuité de la carte grise dans la quasi-totalité des régions de France et d'une réduction de 50% en Bretagne, Alsace, Lorraine et Picardie.

Le CFBP a rencontré la région Bretagne, qui devrait délibérer cette année pour octroyer gratuitement le certificat d'immatriculation aux véhicules GPL.

Le CFBP rencontrera prochainement la seule région qui n'applique plus d'exonération, la région Centre Val de Loire.

→ Pour retrouver l'ensemble des tarifs par département, cliquer [ici](#) !

Rencontres en région :

Le CFBP a rencontré ce mois-ci les représentants régionaux suivants pour les sensibiliser à l'intérêt du GPL :

- Région Ile-de-France : Stéphane Beaudet, Vice-Président Transport et Abdellah Mezzouane, conseiller du Vice-président chargé de l'économie et de l'emploi, auxquels le CFBP a fait part d'une série de propositions pour être intégré au Plan qualité de l'air 2016-2021 de la Région ;
- DRIEE d'Ile de France : Clara Herrer, Cheffe du service Climat, Energie, Véhicules au sujet de la révision du Plan de Protection atmosphérique ;
- Région Bretagne : Dominique Ramard, Conseiller régional de Bretagne délégué à la transition énergétique ;
- Pays de la Loire : Marie Fabre de la direction transition environnementale et énergétique.

En complément des actions au niveau européen et national, le CFBP poursuivra son tour des exécutifs des conseils régionaux, mais également des DREAL et métropoles actives dans l'élaboration des politiques qualité de l'air.

Il portera les propositions suivantes :

- Exonération totale de la taxe d'immatriculation des véhicules GPL
- Instauration de conditions privilégiées de circulation, stationnement : vignette CRIT'Air
- Intégration du GPL comme solution alternative dans les plans qualité de l'air
- Mise en place de programmes de conversion au GPL de flottes de véhicules essence publiques et/ou privées
- Mise en place d'un bonus d'aide à l'acquisition de véhicules GPL
- Exonération ou réduction de la taxe des véhicules polluants après équipement d'un véhicule essence au GPL
- Intégration de l'équipement et de l'entretien GPL dans les programmes de formation

e.coquin@cfbp.fr

**PROCÈS-VERBAL D'ÉPREUVE
ET DESCRIPTIF DE L'INSTALLATION GPL INDUSTRIELLE OU AGRICOLE**

BUTANE

PROPANE

I – SITUATION DE L'INSTALLATION

→ Société (ou M.) _____
 → Adresse _____
 → Code postal _____ → Ville _____

II – DESCRIPTIF DE L'INSTALLATION

→ Alimentation en réseau → Alimentation en réservoir → Capacité du stockage _____
 → Type de stockage AÉRIEN ENTERRÉ
 → Réservoirs jumelés OUI NON
 → Présence d'un vaporiseur ou d'une pompe OUI NON

Localisation des canalisations et épreuves	∅ canalisations	Longueur canalisations	Nature canalisations	A	E	Pression de service	Pression d'épreuve hydraulique
Canalisations phase gazeuse							
Vaporiseur au Stockage						20 BAR	30 BAR
Amont 1ère détente						20 BAR	30 BAR
Aval 1ère détente avec sécurité/limiteur OU Aval compteur si réseau						< 2 BAR < 2 BAR	3 BAR (1) 3 BAR (3)
Aval 1ère détente sans sécurité/limiteur							20 BAR
Canalisations phase liquide							
Stockage à l'utilisation						20 BAR	30 BAR
Stockage au vaporiseur						20 BAR	30 BAR
Stockage à pompe						20 BAR	30 BAR
Pompe à utilisation						25 BAR	37,5 BAR

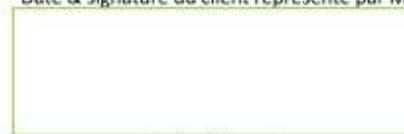
III – ÉPREUVE DES CANALISATIONS & VÉRIFICATION DE L'INSTALLATION

L'installateur soussigné : _____
 Adresse : _____
 Certifie que :

- L'installation ci-avant décrite a été réalisée conformément à la réglementation en vigueur.
- Les canalisations ont été réalisées et éprouvées (épreuves ci-avant détaillées) selon la réglementation en vigueur.
- L'essai d'étanchéité a été réalisé avec de l'air comprimé, de l'azote, du propane, du butane ou du dioxyde de carbone sous une pression égale à la pression d'utilisation.
- Le contrôle de toutes les soudures et raccords a été réalisé.
- Aucune déformation mécanique ni aucune fuite n'ont été constatées à l'issue des épreuves du (date) : _____

Date & signature de l'installateur


Cochet de l'entreprise

Date & signature du client représenté par M.


Cochet de l'entreprise

(1) test réalisable en pneumatique (2) préciser la pression de service (3) compléter à 1,5 fois la pression de service

Fiche technique
« Implantations de réservoirs »
**REVÊTEMENT RECOUVRANT L'EMPRISE D'UN RÉSERVOIR
ENTERRÉ**

Périmètre :	Référence :			
<ul style="list-style-type: none"> ● Stockages enterrés de capacité inférieure à 6 tonnes ● Clientèle en développement à compter du 01-03-2013 	<ul style="list-style-type: none"> ● Arrêté du 30 juillet 1979 modifié 			
Contexte et questions :				
<ul style="list-style-type: none"> ● L'emprise d'un réservoir enterré peut-elle être recouverte partiellement ou totalement par un revêtement ? 				
Explications :				
Définitions :				
<ul style="list-style-type: none"> ● Emprise d'un réservoir enterré : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Projection verticale du réservoir à laquelle il faut ajouter 30 cm sur la périphérie. ● Les principaux risques engendrés par la mise en place d'un revêtement peuvent être de plusieurs natures : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Feux nus à l'intérieur de la zone de sécurité du réservoir (barbecue, ...) ▪ Chevauchement de l'aire de stockage (passage ou stationnement des véhicules) ▪ Création d'une poche de gaz sous le revêtement par tassement différentiel (ou retrait naturel) ou ruissellement ▪ Difficultés à contrôler la protection cathodique (prise de mesures) ou pour changer une anode défectueuse ▪ Difficultés à déblayer ou retirer un réservoir enterré en cas de nécessité technique, réglementaire ou commerciale 				
Catégories de revêtement :				
<p>① Revêtement ne pouvant pas être enlevé rapidement (*) : INTERDIT</p> <p>→ Exemples :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bitume, goudron, macadam, chape de béton, - Dalles, dallettes, carrelages, pierres, pavés, tomettes reposant sur une chape de béton et/ou jointés à l'aide de ciment ou de mortier. <p>(*) : Sans utiliser d'outillages lourds susceptibles de provoquer l'inflammation de la poche de gaz par échauffement ou étincelle.</p>				
<p>② Revêtement non inflammable facilement amovible : AUTORISÉ</p> <p>→ Exemples : dalles, dallettes, carrelages, pierres, pavés (autobloquants ou pas), tomettes non jointés à l'aide de ciment ou de mortier, gazon synthétique non feu de type Afl ; Bfl et S1 ou S2 selon la norme NF EN 13501-1</p>				
<p>③ Revêtement continu ou discontinu en matière inflammable : POSSIBLE SOUS RÉSERVES</p> <p>→ Exemples : dalles, lattes et plancher en bois.</p>				
Règles d'implantation :				
CLIENTS DOMESTIQUES & PROFESSIONNELS				
REVÊTEMENT	Aire de stockage recouverte d'une...		Parking véhicule	Passage véhicule
	Terrasse Partielle	Allée de jardin piétonne		
① ne pouvant pas être enlevé rapidement	INTERDIT	INTERDIT	INTERDIT	INTERDIT
② facilement amovible	AUTORISÉ (*)	AUTORISÉ	INTERDIT	INTERDIT
③ en matière inflammable	POSSIBLE en respectant la distance liée au dépôt de matières combustibles (*)	POSSIBLE en respectant la distance liée au dépôt de matières combustibles (*)	INTERDIT	INTERDIT
<p>(*) Si le client évoque un projet de ce type lors de la signature du contrat, lui indiquer les types de revêtement possibles et que les feux nus sont interdits dans la zone de sécurité du réservoir.</p> <p>Si cette situation se présente au cours d'une inspection périodique, préciser au client le point précédent, et faire apparaître dans le pavé « observations » du compte rendu d'inspection la mention « feux nus interdits dans la zone de sécurité du réservoir ».</p>				
Réf. 520/C9 Version 2 du 14-déc-2016		> Fiche technique « Revêtement recouvrant l'emprise d'un réservoir enterré »		1/1

Du 27 au 30 janvier 2017, le CFBP sera présent au Salon de la Rénovation Porte de Versailles, Pavillon 5, au sein de l'espace RENO-INFO-MAISON.



Le salon de la
rénovation
Rénover, Améliorer, Décorer

PARIS - Porte de Versailles (Pavillon 5.2)
les 27-28-29-30 janvier 2017



Espace RENO-INFO-MAISON – Pavillon 5



4 DANS LES MÉDIAS !

- « Si vous passez cette semaine au chaud vous pourrez dire « merci » au GPL ! » - Economie Matin (p.12)
- « La France présente son plan de développement des carburants alternatifs 2030 » - Environnement & Techniques (p.15)
- « Tableau de bord » : zoom sur le GPL carburant – L'Automobile & l'Entreprise (p.16)
- « Deux nouvelles exonérations de taxe sur les véhicules de société » - Feuillet rapide Fiscal Social (p.17)
- « Un disque vert qui pourrait bien devenir le tube de l'année » - Nice Matin (p.18)
- « Un Salon de l'auto international inédit à Monaco » - Nice Matin (p.19)
- CP : « De nouvelles dispositions fiscales en faveur du GPL depuis le premier janvier 2017 » (p.20)
- CP : « Avec une consommation en hausse de 28% d'ici 2030, l'énergie GPL confirme son statut d'allié de la transition énergétique » (p.22)
- CP : « La Haute-Savoie garde son titre de 1er département en matière de conversion à l'énergie propane » (p.23)
- CP : « Le Maine-et-Loire demeure le 2è département en matière de conversion à l'énergie propane » (p.24)
- CP : « L'Isère redevient le 3e département en matière de conversion à l'énergie propane » (p.25)

SI VOUS PASSEZ CETTE SEMAINE AU CHAUD, VOUS POURREZ DIRE « MERCI » AU GPL !

par JOËL PÉDESSAC 19/01/2017 1306 9

LES EXPERTS

1,3 %

Le GPL représente 1,3 % du mix énergétique français.

FACEBOOK [9] TWITTER LINKEDIN PDF / PRINT GOOGLE+ EMAIL

La France est ainsi faite que, pour chaque degré Celsius perdu en hiver, nous appelons sur le réseau électrique 2400 MW supplémentaires. Avec la vague de froid annoncée pour cette semaine, le risque de black-out est réel, RTE appelant à des mesures exceptionnelles pour préserver le réseau et éviter de consommer une électricité beaucoup plus carbonée. Des solutions existent, immédiatement disponibles, pour équilibrer notre mix énergétique tout en réduisant ces risques.

Depuis le début du mois de décembre, on nous alertait sur le risque de subir un black-out électrique cet hiver. Aujourd'hui, la menace est sérieuse et symptomatique : nous sommes trop fortement dépendants de l'énergie électrique. Lors des périodes hivernales, la France connaît depuis plusieurs années des épisodes de pics de consommations d'électricité. En plus de 10 ans, de 2001

à 2012, cette pointe de consommation a augmenté de 28 %, pour dépasser les 100 GW pour la 1ère fois en 2012, et RTE prévoit une demande avoisinante ce jeudi 19 janvier 2017. Le chauffage électrique est la principale cause de ces pointes. A cette crainte s'est ajoutée une légitime et nécessaire montée en puissance des préoccupations environnementales.

Non seulement ces pointes de demande d'électricité fragilisent le réseau électrique français, mais elles conduisent à solliciter rapidement des moyens de production parfois très émetteurs en CO2 ou à importer massivement une électricité très carbonée produite notamment à partir des centrales à fioul ou à charbon. En effet, non stockable, l'électricité doit être produite « à la demande ». Dès lors, au moment des pics de consommation, l'électricité qui sert à cuisiner ou à faire fonctionner les millions de radiateurs à effet joule installés en France provient en partie de centrales fonctionnant au charbon. Le KWh produit ainsi génère entre 800 et 1000 grammes de CO2, selon la distance du lieu d'utilisation et le type de charbon utilisé.

Sans compter qu'elle est une énergie elle-même très énergivore et volatile : 61% de l'énergie primaire est perdue dans la production et le transport de l'électricité. Dit autrement, de toute l'électricité produite par les centrales, il ne reste en bout de ligne que 39% !

« L'équivalent de 62 réacteurs nucléaires »

Aujourd'hui, en France, même si l'énergie GPL ne pèse que 1,3% de notre mix énergétique, la puissance instantanée actuellement disponible via l'énergie GPL représente 40% de la puissance maximale qui peut être délivrée par l'ensemble du parc de production électrique français. Soit la production de 62 réacteurs nucléaires ! Au-delà de notre part dans le mix énergétique, notre énergie joue un rôle décisif dans les périodes de pics de demande. À midi et à 19 heures, l'énergie GPL fournit jusqu'à 50 GW. Un atout d'autant plus important lorsqu'on sait que la consommation liée au chauffage électrique sur la pointe de 19 heures peut dépasser 40 % de la consommation totale lors d'une vague de froid, comme le note RTE.

Contrairement à l'électricité, cette énergie est stockée sur son lieu de consommation et est donc disponible instantanément pour répondre immédiatement aux besoins en énergie.

Présente dans 11 millions de foyers, ce sont autant de foyers qui, au moment des pics de consommation, sollicitent moins le réseau électrique. Ce constat simple prouve à quel point les GPL sont indispensables au bon fonctionnement du système énergétique du pays, au confort quotidien et élémentaire de nombreux Français.

Par ailleurs, l'énergie GPL procure une certaine autonomie énergétique aux 27 000 communes non reliées à un réseau de gaz naturel. Mis à disposition des consommateurs sous forme de bouteilles, de citernes enterrées ou de réseaux canalisés en délégation de service public ou sous

contrat privé, ils sont bien moins émissifs de CO2, Nox et autres particules fines que le fioul. Enfin, le GPL est une énergie qui peut être couplée avec les énergies renouvelables, prenant ainsi leur relais dans les situations d'intermittence de production et facilite leur acceptation.

Ainsi, une habitation peut bénéficier du confort de l'eau chaude sanitaire, du chauffage et d'une cuisson au GPL tout en s'équipant avec un dispositif complémentaire, alternatif et couplé : le bois, le solaire... De cette manière, le GPL joue pleinement son rôle de facilitateur de la transition énergétique des territoires qui doit être pensée localement, en fonction des ressources qui y sont disponibles et qui, combinées entre elles et avec d'autres sources, permettent d'atteindre nos objectifs de réduction des émissions de GES.

En 2017, l'énergie GPL, déjà reconnue pour son apport à la transition énergétique, deviendra progressivement renouvelable. Différents opérateurs de marché ont avancé leurs travaux de recherche et les premiers mégawattheures de GPL d'origine renouvelables seront mis sur le marché français.

Alors, si vous passez cette semaine au chaud, profitez d'une bonne douche revigorante, d'un dîner à température, et si demain l'air devient plus respirable, vous pourrez dire « Merci » au GPL.

→ [Retrouvez l'article en ligne ici !](#)



La France présente son plan de DÉVELOPPEMENT DES CARBURANTS ALTERNATIFS 2030

La Directive infrastructures pour les carburants alternatifs¹ d'octobre 2014 demande aux Etats membres la réalisation d'un cadre national d'action pour planifier le déploiement des carburants alternatifs. Il devait être remis à la Commission européenne avant le 18 novembre 2016 mais le ministère de l'Environnement a présenté son projet fin novembre. Ce plan constitue une des actions de la stratégie de développement de la mobilité propre² d'ici 2030, dans le cadre de la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE).

Booster le gaz naturel et ses points de ravitaillement

La France veut notamment développer la consommation de gaz naturel véhiculé (GNV) dans les transports, qui aujourd'hui reste faible. Elle représentait en 2014 moins de 0,02% de la consommation d'énergie finale dans les transports. Le bioGNV devrait atteindre 0,7 térawattheure (TWh) consommé en 2018 et 2 TWh en 2023, prévoit la PPE. Le bioGNV devant représenter 20% des consommations de GNV en 2023. La France vise en 2023 une part du parc de poids lourds roulant au GNV de 3% puis 7% en 2030. Favoriser l'usage du gaz naturel liquéfié (GNL) comme carburant marin et fluvial est également prévu. Le marché du GNL marin est aujourd'hui émergent. Ses perspectives de développement *"restent prometteuses pour le transport maritime, à la fois au niveau mondial et national, le GNL étant une solution alternative à long terme permettant de faire face aux normes environnementales actuelles et futures"*, estime le ministère. La demande annuelle en GNL carburant marin à l'horizon 2025 pourrait se situer entre 150 kilotonnes (kt) et 500 kt. Concernant le transport fluvial, le développement du GNL fluvial devrait être plus tardif que celui du GNL marin, hormis sur le Rhin. La demande annuelle en GNL carburant fluvial à l'horizon 2030 pourrait se situer entre 18 et 46 kt, provenant principalement du bassin rhénan. A fin 2015, le réseau de ravitaillement en GNV était composé de 43 stations (42 stations de gaz naturel comprimé (GNC) et 1 station GNL). Le plan table, en 2025, sur 140 points de ravitaillement en GNC et GNL. Le plan souligne également le potentiel du gaz de pétrole liquéfié (GPL) : environ une station-service sur sept le distribue sur l'ensemble du territoire national. Le réseau est *"suffisamment mature pour pouvoir subvenir à une demande croissante"*. Tandis que la perspective de l'arrivée sur le marché du BioGPL pourrait *"avoir un effet moteur sur l'augmentation de la part du GPL dans les carburants alternatifs"* **RB**

Notes :

- ¹ Direction Générale des Entreprises
² Direction Générale des Transports



TABLEAU DE BORD

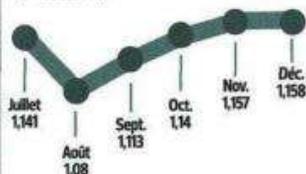
LE CHIFFRE DU MOIS

18 932

Soit le nombre de véhicules électriques particuliers immatriculés à fin novembre en France.

DIESEL : UNE FIN D'ANNÉE STABLE

Évolution du prix moyen à la pompe du litre de gazole en France, de juillet à décembre 2016 (en euros TTC).



Le cours du gazole, après sa baisse d'été, se stabilise à autour de 1,15 euro le litre depuis le mois de novembre.

> Carburant : Le GPL demeure l'un des carburants les plus abordables du marché. En novembre 2016, il s'affichait en moyenne à 0,70 euro le litre à la pompe, soit une différence d'environ 0,60 euro par rapport au Sans Plomb 95 et de plus de 0,40 euro par rapport au gazole. Le comité français du butane et du propane assure en prime qu'un véhicule GPL ne nécessite pas plus d'interventions qu'un véhicule classique hormis des filtres vapo-détendeur et une vérification des bougies d'allumage.

Ségolène la rebelle

L'épisode de pollution atmosphérique qui a plongé le pays dans les particules fines en décembre a été

l'occasion pour nos politiques de se lancer dans une surenchère de propositions et de mesures prenant systématiquement pour cible l'automobile. Plus simple que de viser les installations de chauffage, les industries ou encore les centrales à charbon de nos voisins...

Il ressort de toute cette agitation plusieurs dispositions concernant directement le monde des flottes. Ségolène Royal a notamment avancé que chaque véhicule administratif serait remplacé par un véhicule électrique. Les textes en vigueur qui fixent les règles en matière de gestion de flotte, que ce soit au niveau de l'État et des collectivités locales, seront revus en conséquence. « Les ministres, les préfets, les chefs d'administration et les élus devront rouler en voiture électrique en ville pour donner l'exemple », annonce le ministère de l'Environnement. On attend de voir...

Autre nouveauté, les professionnels qui souhaitent acheter un véhicule utilitaire léger électrique pour remplacer un véhi-



culé diesel pourront bénéficier du super bonus de 10 000 euros. La gratuité des péages autoroutiers pour les véhicules électriques est quant à elle à l'étude. Mais la proposition la plus étonnante de la ministre de l'Environnement est la remise en cause du calendrier instaurant la récupération de la TVA sur l'essence par les entreprises. Un consensus a été trouvé pour un étalement sur cinq ans, mais voici que la ministre revient à la charge pour un alignement en deux ans. Elle fait ainsi peu cas de la mesure adoptée par les députés en étroite concertation avec le Gouvernement... ●

Damien Chalou



Deux nouvelles exonérations de taxe sur les véhicules de société

Loi art. 53

1 L'article 53 de la loi étend l'exonération de taxe sur les véhicules de société aux **véhicules combinant l'essence à du gaz naturel véhicule ou du gaz de pétrole liquéfié** et aux véhicules destinés exclusivement à un **usage agricole**.

Une exonération totale et permanente

2 La taxe sur les voitures des sociétés est une taxe annuelle due par les sociétés à raison des véhicules de tourisme qu'elles possèdent et qui sont immatriculés en France ou qu'elles utilisent en France, quel que soit l'Etat d'immatriculation (CGI art. 1010). Certains véhicules échappent à la taxe. Tel est le cas des **véhicules destinés à certains usages**, sous réserve que cette affectation soit exclusive et que ces opérations correspondent à l'**activité normale de la société propriétaire** : vente, location de véhicules ou transport à destination du public.

L'article 53 de la loi ajoute à ces exclusions les véhicules de tourisme **exclusivement destinés à un usage agricole**

Une exonération partielle et temporaire

3 On rappelle que le tarif de la taxe est égal à la somme de deux composantes. La première composante est fixée en fonction des émissions de CO₂ ou de la puissance fiscale du véhicule et la seconde est déterminée en fonction du niveau d'émissions de polluants atmosphériques par type de carburant.

Les voitures hybrides qui combinent l'énergie électrique et une motorisation à l'essence ou au gazole et émettant au plus 110 grammes de dioxyde de carbone sont exonérées de la **première composante du tarif de la taxe** pendant une période de huit trimestres à compter de la première mise en circulation du véhicule (elles ne sont pas exonérées de la seconde composante de la taxe).

Cette exonération temporaire est étendue aux véhicules qui tirent leur énergie d'une **combinaison d'essence et de gaz**, qu'il s'agisse de gaz naturel véhicule (GNV) ou de gaz de pétrole liquéfié (GPL).

Rappelons que les véhicules fonctionnant au GPL ou au GNV étaient exonérés de taxe jusqu'en 2010 (CGI art. 1010 A abrogé par l'article 21 de la loi 2011-1906 du 21-12-2011).

L'exposé des motifs indique que l'extension de l'exonération aux véhicules utilisant du carburant GNV ou GPL pourrait inciter les gestionnaires de flotte à diversifier celle-ci tout en répondant aux objectifs de réduction de CO₂ et surtout de polluants du type NOx et particules.

Entrée en vigueur

4 En l'absence d'entrée en vigueur spécifique prévue par la loi, ces dispositions s'appliquent à compter du **lendemain de la publication de loi au Journal officiel**.

Si la loi est publiée au plus tard le 30 décembre, les nouvelles exonérations pourront s'appliquer à la taxe due au titre des quatre trimestres de la période d'imposition allant du 1^{er} octobre 2016 au 30 septembre 2017. L'article 19 de la loi de financement de la sécurité sociale pour 2017 ayant aménagé la taxe en alignant sa période d'imposition sur l'année civile et en simplifiant ses modalités déclaratives et de paiement (FR 55/16 ¹⁴⁹ p. 53), le paiement de celle-ci interviendra en janvier 2018.

Ces nouvelles exonérations s'appliquent également à la nouvelle **taxe exceptionnelle** due au titre du dernier trimestre de l'année 2017 (FR 55/16 ¹⁴⁹ n° 9 p. 54).



TD-IV-IO s., MF n° 75100 s

TEXTE

Article 53. – I. – Au dernier alinéa du b du I bis de l'article 1010 du CGI, dans sa rédaction résultant de la loi 2016-1827 du 23-12-2016 de financement de la sécurité sociale pour 2017, après le mot « gazole », sont insérés les mots « et les véhicules combinant l'essence à du gaz naturel carburant ou du gaz de pétrole liquéfié ».

II. – Le dernier alinéa du I du même article, dans sa rédaction résultant de la loi 2016-1827 du 23-12-2016 de financement de la sécurité sociale pour 2017, est complété par les mots « , soit à un usage agricole ».



L'info du jour

Un disque vert qui pourrait bien devenir le tube de l'année

La Ville de **Cannes** a décidé de reconduire son expérimentation « disque vert » qui consiste à offrir 1 h30 de stationnement sur la voie publique aux détenteurs de véhicules dits « propres »

Si l'on vous dit « disque vert », et que pensez-vous encore une compilation de Bob Marley ? », vous n'y êtes pas, mais alors pas du tout ! En revanche, cet objet qui porte la couleur de l'espoir pourrait bien vous redonner le sourire. En effet, ce dispositif proposé par la Ville de Cannes va vous permettre de vous garer « gratis » ! Bien entendu, cette proposition alléchante implique que vous respectiez quelques conditions. La principale, pas des moindres, étant de posséder un véhicule dit « propre ». Rassurez-vous, les voitures électriques ne sont pas les seules à entrer dans cette catégorie, au regard des critères de la municipalité (voir par ailleurs la liste des véhicules concernés). En réalité, ce dispositif ne date pas d'hier à Cannes. « Cette mesure innovante, exclusivement locale, a été votée pour deux ans en conseil municipal en décembre 2014 », précise Marie Pourreyron, adjointe au maire déléguée aux espaces publics, à la propreté, et à l'environnement. Mais encore trop peu de gens savent qu'elle existe. D'autres ignorent que leur auto peut en bénéficier.

Une redevance unique de 5 euros

À ce jour, seulement 34 disques de ce type ont été délivrés. Alors, pour qu'ils

soient plus nombreux à « fleurir » les planches de bord des autos vertes, la ville a changé de braquet. « En novembre dernier, nous avons souhaité reconduire cette expérimentation mais en l'assouplissant. Le principe d'un renouvellement annuel de la redevance (5 €) a été remplacé au profit d'une délivrance définitive. Cela afin d'éviter des démarches inutiles et embêtantes pour un conducteur qui fait l'effort de s'inscrire dans un processus de protection de l'environnement », ajoute l'élue. Pour l'heure, pas d'objectif affiché quant au nombre de disques verts à délivrer.

2200 places concernées

Mais pour l'automobiliste qui a fait le choix de rouler en électrique, hybride, GPL ou Flexfuel, bye bye l'horodateur ! Cela ouvre tout de même la portière sur un potentiel de 2200 places gratuites. Tant, bien sûr, qu'il ne pas dépasse pas le laps de temps de 1 h30 sur le même emplacement. Largement suffisant pour faire ses emplettes en ces périodes de soldes ou honorer un rendez-vous professionnel (ou pas). Puis repartir dans un autre quartier afin de suivre son planning du jour, quitte à se garer une nouvelle fois pour 1 h30 sans bourse délier, en toute légalité. Bref, sans risquer le



Pour bénéficier de 1 h30 de stationnement gratuit sur n'importe quelle place de la voie publique cannoise, rien de plus simple : coller le macaron délivré par la Ville sur son pare-brise et positionner son disque vert sur le tableau de bord de sa voiture.

(Photos Patrice Lapoirie)

moindre PV. Plutôt bien fichu comme concept quand on sait que les places gratuites *intra muros* ne sont

pas légion (lire également ci-dessous).

Le cercle vertueux, plutôt que le bâton

l'avenir se jouait maintenant. Pour garantir un air pur, le chemin, certes pavé de bonnes intentions, risque d'être encore long. Pas

bien engagé. En incitant aux modes de déplacement doux, en développant les zones piétonnes, les pistes cyclables, en subvention-

Les véhicules éligibles

■ **Sont concernés** : les véhicules électriques; les véhicules hybrides, qu'ils soient rechargeables, c'est-à-dire "plug-in" ou pas; les véhicules flexfuel E85; les véhicules de moins de trois mètres, émettant moins de 120 g/km de CO₂; les véhicules GPL (Gaz de pétrole liquéfié); les véhicules GNV (Gaz naturel pour véhicules).

■ **Les démarches administratives** sont simples.

Pour constituer votre dossier de demande de « disque vert », il suffit de prendre rendez-vous en contactant le 04.97.06.45.93. (du lundi au vendredi de 8h30 à 12h30 et de 13h30 à 17h).

Les rendez-vous ont lieu le mardi ou le jeudi après-midi, au 1^{er} étage, 3 rue des Fauvettes. Venez munis de la carte grise de votre véhicule pour attester que celui-ci appartient bien à la catégorie « propre » précitée. Une redevance unique de 5 € doit être acquittée pour bénéficier de cette mesure. Après vérifications des pièces justificatives et la redevance payée, un macaron portant mention de l'immatriculation du véhicule (à coller sur le pare-brise), ainsi que le fameux « disque vert » indiquant l'heure d'arrivée vous seront remis.



Voilà un nouvel argument de vente pour les concessionnaires du Campon qui proposent les véhicules en question. Depuis le temps qu'on vous dit que la voiture propre a de l'avenir. En matière environnementale, la Ville de Cannes a visiblement considéré que

que c'est encore long la question en revanche, insiste Marie Pourreyron, « d'encourager une circulation alternée en fonction des plaques minéralogiques paires ou impaires », dans l'hypothèse d'un pic de pollution de l'air. Le cercle vertueux plutôt que le bâton. Mais, déjà, le chantier est

cyclotour, en subventionnant l'achat d'un VAE (vélo à assistance électrique) à hauteur de 150 €, en proposant la carte « Eco park actif » (lire ci contre) à ceux qui travaillent à Cannes et en étoffant, avec l'agglo, le réseau de Bus à Haut Niveau de Service. **THOMAS PEYROT**
tpeyrot@nicematin.fr

1,50 €/jour avec la carte « Eco park » pour les actifs qui travaillent à Cannes

En attendant que vous passiez du côté vert de la force, en faisant l'acquisition d'une voiture « propre », cela peut vous intéresser... La municipalité permet aux actifs travaillant à Cannes de stationner au tarif préférentiel de 1,50 € par jour grâce à la carte « Cannes Eco park actif ».

Cela représente 670 places situées en zone jaune, en périphérie du centre-ville et dans les parkings suivants : Bergia; Berthelot; Braille; Migno; Pi-

caud et Liegeard; Prado; Square Verdun; Vallombrosa. Pour bénéficier de ce dispositif, il suffit de télécharger le formulaire de demande de carte de Cannes Eco park actif, de le remplir et de le retourner à l'adresse indiquée avec les pièces demandées.

Savoir +

Rens sur les adresses des parkings et formulaire à télécharger sur le site Internet cannes.com

nice-matin | auto

L'INFO DE LA SEMAINE

ACTUALITÉS

Un salon de l'auto international inédit à Monaco

Thierry Hesse, l'ex-commissaire général du Mondial de Paris (lire page 11), est à l'origine de ce salon qui s'installera en Principauté du 16 au 19 février. Au menu : haut de gamme, écologie et avant-premières.

C'est une grande première. Le premier Salon international de l'automobile aura lieu à ciel ouvert dans un des plus beaux cadres naturels qui soit. Réparti sur plusieurs lieux mythiques de la Principauté, ce salon placé sous le haut patronage du Prince Albert II de Monaco sera axé sur l'innovation, l'écologie et le prestige. Plus de 50 marques sont inscrites et une avant-première est déjà annoncée : Montecarlo Automobiles, constructeur monégasque, présentera la Techno Montecarlo Fuel GPL à moteur Bentley-Audi W12 qui devrait participer aux 24h du Mans.

16 - 19 FÉVRIER - MONACO

BIENVENUE AU 1^{er} SALON INTERNATIONAL DE L'AUTOMOBILE DE MONACO

Photo DR

La Twingo en mode auto

Paris, le 24 janvier 2017

Avec une consommation en hausse de 28% d'ici 2030, l'énergie GPL confirme son statut d'allié de la transition énergétique

Le recours aux gaz butane et propane s'intensifie, en résidentiel comme en mobilité, selon les derniers scénarios de l'Association française du gaz (AFG)* qui tablent sur une consommation annuelle de 32 TWh en 2030, contre 25 TWh en 2016. L'énergie GPL se présente de plus en plus comme une alternative au fioul et au diesel, et comme un complément performant de l'électricité et des EnR.

Si aujourd'hui l'énergie GPL ne représente que 1,3% du mix énergétique national, la puissance qu'elle délivre est, elle, équivalente à 62 réacteurs nucléaires ! Complémentaire du gaz naturel, l'énergie butane et propane (GPL) permet de fournir une solution gaz aux particuliers et professionnels des 27 000 communes non reliées au réseau de gaz naturel, et de couvrir en énergie faiblement carbonée 100% du territoire, îles comprises. L'énergie GPL est une alternative au fioul, ce dernier étant moins polyvalent et plus émissif de CO2 et de particules. Elle est également une alternative au tout électrique : elle permet de limiter les pointes électriques et risques de coupures, et offre aux consommateurs un plus grand confort qu'un chauffage par convecteur. Cette performance explique en partie l'attrait croissant des particuliers pour cette énergie pour leurs besoins en cuisson, eau chaude sanitaire et chauffage. Ainsi, sur l'ensemble de l'année 2016, les volumes de gaz en réseau canalisé ont augmenté de 5.6% et le nombre d'installations neuves a bondi de 13,26%, le plus haut niveau depuis 2010.

Selon l'AFG, cette tendance devrait se confirmer à horizon 2030. Dans le résidentiel, le propane vient progressivement se substituer au fioul, énergie plus émissive et aux équipements plus encombrants. Cet élargissement du marché, estimé à 15% en rénovation soit 6 TWh annuels, devrait compenser largement la baisse de 24% des consommations actuelles (soit 4 TWh), induite par la généralisation des chaudières haute performance, de l'isolation et des innovations technologiques associées au GPL.

Production d'électricité

L'augmentation de la consommation de GPL à horizon 2030 sera également due à la pénétration du propane dans la production d'électricité dans les zones insulaires non interconnectées. La conversion progressive au propane des centrales fonctionnant actuellement au fioul devrait conduire le GPL à peser pour 15% de la production électrique en zone insulaire.

Plus globalement, les progrès techniques permettant de co-générer de l'électricité à partir de propane vont jouer dans l'adoption de cette énergie, par les industriels, institutionnels ou particuliers, afin de réduire la demande sur le réseau électrique, lequel présente des risques de saturation aux heures de pointe.

Mobilité : +60%

Utilisé comme carburant, le GPL devrait connaître un succès croissant au cours des prochaines années. En effet, en tant que carburant alternatif, économique, disponible et classé « Crit'Air 1 », le GPL est l'une des solutions pour répondre dès à présent, et sans peser sur la dépense publique, aux objectifs sanitaires et environnementaux de la France. Il devrait voir sa consommation en France augmenter de 60%. L'AFG justifie cette estimation par la conjugaison d'un double phénomène : une baisse significative des consommations unitaires par véhicule, du fait des progrès technologiques conjuguée à un quasi doublement du parc automobile, à 500 000 unités, du fait d'une conversion progressive du parc en bicarburant et de l'augmentation des ventes de véhicules neufs.

« Contrairement aux idées reçues, le butane et le propane s'imposent progressivement comme une énergie d'avenir, en raison de leur disponibilité, de leur faible empreinte environnementale et de leur capacité à pallier les défaillances d'autres énergies. Le développement du BioGPL renforcera ces bénéfices. », explique Joël Pedessac, directeur général du CFBP.

*L'Association Française du Gaz (AFG) est le syndicat professionnel de l'industrie gazière (gaz naturel, biogaz, GPL) en France.

À propos du Comité Français du Butane et du Propane

Association loi 1901, le Comité Français du Butane et du Propane (CFBP) est l'organisation professionnelle de la filière de l'énergie GPL (les gaz butane et propane). Le CFBP représente la filière auprès des différents acteurs politiques et économiques tant au niveau français qu'européen et international. Son rôle majeur est de défendre et valoriser l'énergie GPL, les gaz butane et propane, dans un contexte énergétique en constante mutation. Si la sécurité est au cœur des préoccupations de la filière des GPL, elle contribue aussi activement aux politiques de développement durable et de maîtrise de l'énergie. Pour plus d'information : www.cfbp.fr ; www.gpl.fr ; [@energieGPL](https://twitter.com/energieGPL).

De nouvelles dispositions fiscales en faveur du GPL depuis le 1^{er} janvier 2017



"En 2017, rouler au GPL" : une bonne résolution pour les particuliers et les entreprises.

Solution de mobilité alternative classée "Crit'Air 1", les véhicules GPL bénéficient d'un plus grand nombre d'avantages fiscaux et économiques. Autant de dispositions qui, ensemble, constituent un véritable **bonus pour développer la mobilité durable au GPL auprès des particuliers et entreprises.**

Les avantages du GPL



Un véhicule GPL émet jusqu'à 20% de moins de CO2 qu'un véhicule essence et pratiquement pas de particules ou de Nox. Les véhicules gaz sont classés en Crit'Air 1, soit la classification la plus vertueuse située juste derrière les véhicules « zéro émission », et ce quelque soit leur date de première immatriculation. Avec cette vignette Crit 'Air 1, les véhicules GPL peuvent rouler même en cas de restrictions de circulation.

En France, près de 210 000 véhicules roulent au GPL. C'est le plus gros parc roulant de voitures propres.

Plus de 1 750 stations proposent du GPL sur l'ensemble du territoire.

Le prix GPL s'affiche en moyenne à 0,70€ le litre* et permet, selon l'ADEME, de réaliser environ 27% d'économie** sur le coût annuel de carburant comparé à un véhicule essence. Un véhicule GPL est moins cher qu'un véhicule diesel. Le coût d'entretien est équivalent à celui d'une voiture essence et plus faible que celui d'un véhicule diesel.

2017 : de nouveaux avantages fiscaux & économiques pour le GPL

Pour les particuliers & professionnels

- **Carte grise gratuite dans encore plus de régions :**

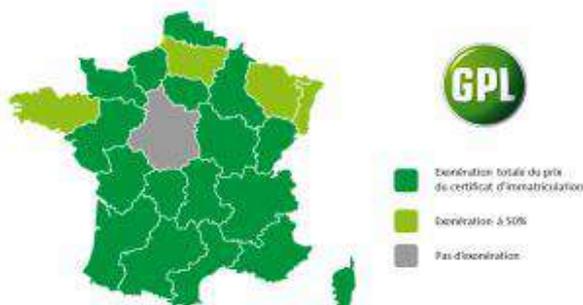
De nouvelles régions accordent gratuitement le certificat d'immatriculation aux véhicules GPL dans le cadre de leurs politiques d'amélioration de la qualité de l'air. Dorénavant, les véhicules GPL sont également exonérés à 100% de certificat d'immatriculation en :

- Provence-Alpes-Côte d'Azur
- ainsi qu'en Rhône-Alpes, en Haute-Normandie, Poitou-Charentes & Languedoc-Roussillon pour favoriser une mobilité plus durable.



Désormais les véhicules GPL bénéficient de la gratuité de la carte grise dans la quasi-totalité des régions (hors Centre Val de Loire) et d'une réduction de 50% en Bretagne, Alsace, Lorraine et Picardie.

TARIF DES CERTIFICATS D'IMMATRICULATION GPL



- **Stationnement** : de nombreux parkings et collectivités offrent des réductions spécifiques. **Classés en Crit'air 1, qu'importe l'année d'immatriculation du véhicule, les véhicules GPL peuvent bénéficier de conditions de stationnement et circulation privilégiés.**

Et en plus, pour les professionnels :

- **TVA** : récupération totale de la TVA sur le GPL, et à présent déductibilité de la TVA sur les achats essence en complément
- **La nouvelle mesure la plus attendue par les entreprises est l'exonération de TVS (Taxe sur les Véhicules de Société)** : les véhicules GPL qui émettent moins de 110g de CO₂/km sont exonérés de TVS durant les deux premières années de mise en circulation. Elle vise à faire baisser le nombre de véhicules Diesel qui constituent aujourd'hui 95 % du parc des flottes d'entreprises.

La fiscalité, et en particulier la TVS, est l'un des principaux critères pris en compte par les gestionnaires de flottes automobiles pour le choix d'un type de carburant. Elle est un levier important pour diversifier le mix des flottes automobiles et développer la part des énergies alternatives. Cette mesure devrait efficacement inciter les gestionnaires de flottes automobiles à diversifier, à moindre coût, la motorisation de leur parc tout en répondant aux objectifs de réduction de CO₂, de polluants du type NO_x et particules (d'autant plus avec le développement des biogaz comme le BioGPL) et d'optimisation de leur RSE.

Le GPL est une solution d'avenir immédiatement disponible. C'est une réponse environnementale et économique face aux nouveaux enjeux de la mobilité.

2017 devrait donc être l'année du renouveau en matière de motorisation dans les flottes entreprise et des particuliers, et surtout celle de la diminution sensible des parcs diesel au profit des énergies propres dont le GPL.

** Prix moyen en 2016 – Source : MEEM

** Sur la base d'une consommation de 6l/100km pour le véhicule essence et de 7.5l/100km pour le véhicule GPL et pour un kilométrage annuel de 15 000 km – Source Ademe.

Puteaux, le 18 janvier 2017

La Haute-Savoie garde son titre de premier département En matière de conversion à l'énergie propane

Pour la deuxième année consécutive, la Haute-Savoie se hisse en tête du classement des départements par le nombre de nouvelles installations propane, en individuel comme en collectif. Avec 628 nouveaux équipements, le département poursuit sa transition énergétique à un rythme soutenu. La Haute-Savoie se dote de solutions alternatives au tout électrique, alors que la vague de froid met sous tension le réseau électrique et que RTE alerte sur des risques de coupures d'électricité dans certaines régions.

Disponible sur l'ensemble du territoire, le propane permet aux occupants des logements non raccordés au gaz naturel de bénéficier des atouts d'une solution gaz : une énergie à prix compétitif, moins polluante que le fioul, moins chère que l'électricité et qui offre un confort et une qualité d'air intérieur supérieure à celle qui se dégage des convecteurs électriques. Surtout, aux heures de pointe, le chauffage, la production d'eau chaude sanitaire et la cuisson au butane ou propane évitent d'aggraver la demande sur le réseau électrique avec des conséquences sur l'ensemble du pays si le réseau électrique venait à défaillir.

La performance de la Haute-Savoie s'inscrit dans une tendance forte, le département étant passé du huitième rang en 2014, avec 108 installations neuves, à la première place dès 2015, avec 415 installations. Cette croissance s'inscrit pleinement dans le cadre de la transition énergétique des territoires, traduisant la politique de diversification du mix énergétique, en vue d'une réduction des émissions de CO₂. Ces nouveaux équipements concernent pour un tiers (190) des logements individuels et pour deux tiers des logements collectifs (438).

« Dans un contexte de décentralisation des politiques et choix énergétiques, les collectivités locales et gestionnaires de parcs sont à la recherche de solutions pratiques pour leurs usagers, plus respectueuses de l'environnement et à des tarifs compétitifs. La loi de Transition Énergétique, et les débats ayant entouré la COP21, ont mis en lumière la nécessité urgente de repenser notre mix énergétique et de recourir à des solutions complémentaires des énergies renouvelables », explique Joël Pedessac, directeur général du Comité Français Butane Propane (CFBP).

Le propane, en tant que solution gaz, émet 20% de moins de CO₂ que le fioul. Il ne produit pratiquement pas d'oxydes d'azote, pas de suie, pas de fumées grasses, et surtout, pas de particules fines. Le développement du BioGPL, le propane d'origine renouvelable, renforcera ces bénéfices. Le propane est également une alternative au tout électrique, et offre aux consommateurs un plus grand confort qu'un chauffage par convecteurs.

À propos du Comité Français du Butane et du Propane

Association loi 1901, le Comité Français du Butane et du Propane (CFBP) est l'organisation professionnelle de la filière de l'énergie GPL (les gaz butane et propane). Le CFBP représente la filière auprès des différents acteurs politiques et économiques tant au niveau français qu'europpéen et international. Son rôle majeur est de défendre et valoriser l'énergie GPL, les gaz butane et propane, dans un contexte énergétique en constante mutation. Si la sécurité est au cœur des préoccupations de la filière des GPL, elle contribue aussi activement aux politiques de développement durable et de maîtrise de l'énergie.

Pour plus d'information : www.cfbp.fr ; www.gpl.fr ; [@energieGPL](https://twitter.com/energieGPL)

Puteaux, le 18 janvier 2017

L'Isère redevient le troisième département En matière de conversion à l'énergie propane

Passée quatrième en 2015, l'Isère retrouve le troisième rang des départements par le nombre de nouvelles installations propane, en individuel comme en collectif. Avec 201 nouveaux équipements, le département poursuit sa transition énergétique à un rythme soutenu et se dote de solutions alternatives au tout électrique, alors que la vague de froid met sous tension le réseau électrique et que RTE alerte sur des risques de coupures d'électricité dans certaines régions.

Disponible sur l'ensemble du territoire, le propane permet aux occupants des logements non raccordés au gaz naturel de bénéficier des atouts d'une solution gaz : une énergie à prix compétitif, moins polluante que le fioul, moins chère que l'électricité et qui offre un confort et une qualité d'air intérieur supérieure à celle qui se dégage des convecteurs électriques. Surtout, aux heures de pointe, le chauffage, la production d'eau chaude sanitaire et la cuisson au butane ou propane évitent d'aggraver la demande sur le réseau électrique avec des conséquences sur l'ensemble du pays si le réseau électrique venait à défaillir.

La performance de l'Isère s'inscrit dans une tendance forte, le département étant passé du troisième rang en 2014, avec 214 installations neuves, à la quatrième place l'an passé, avec 180 installations. Cette croissance s'inscrit pleinement dans le cadre de la transition énergétique des territoires, traduisant la politique de diversification du mix énergétique, en vue d'une réduction des émissions de CO₂. 120 de ces nouveaux équipements concernent des logements individuels 81 des logements collectifs.

« Dans un contexte de décentralisation des politiques et choix énergétiques, les collectivités locales et gestionnaires de parcs sont à la recherche de solutions pratiques pour leurs usagers, plus respectueuses de l'environnement et à des tarifs compétitifs. La loi de Transition énergétique, et les débats ayant entouré la COP21, ont mis en lumière la nécessité urgente de repenser notre mix énergétique et de recourir à des solutions complémentaires des énergies renouvelables », explique Joël Pedessac, directeur général du Comité Français Butane Propane (CFBP).

Le propane, en tant que solution gaz, émet 20% de moins de CO₂ que le fioul. Il ne produit pratiquement pas d'oxydes d'azote, pas de suie, pas de fumées grasses, et surtout, pas de particules fines. Le développement du BioGPL, le propane d'origine renouvelable, renforcera ces bénéfices. Le propane est également une alternative au tout électrique, et offre aux consommateurs un plus grand confort qu'un chauffage par convecteurs.

À propos du Comité Français du Butane et du Propane

Association loi 1901, le Comité Français du Butane et du Propane (CFBP) est l'organisation professionnelle de la filière de l'énergie GPL (les gaz butane et propane). Le CFBP représente la filière auprès des différents acteurs politiques et économiques tant au niveau français qu'europpéen et international. Son rôle majeur est de défendre et valoriser l'énergie GPL, les gaz butane et propane, dans un contexte énergétique en constante mutation. Si la sécurité est au cœur des préoccupations de la filière des GPL, elle contribue aussi activement aux politiques de développement durable et de maîtrise de l'énergie. Pour plus d'information : www.cfbp.fr ; www.gpl.fr ; [@energieGPL](https://twitter.com/energieGPL)

Puteaux, le 18 janvier 2017

Le Maine-et-Loire demeure le deuxième département En matière de conversion à l'énergie propane

Pour la deuxième année consécutive, le Maine-et-Loire se hisse en deuxième place du classement des départements par le nombre de nouvelles installations propane, en individuel comme en collectif. Avec 320 nouveaux équipements, le département poursuit sa transition énergétique à un rythme soutenu et se dote de solutions alternatives au tout électrique, alors que la vague de froid met sous tension le réseau électrique et que RTE alerte sur des risques de coupures d'électricité dans certaines régions.

Disponible sur l'ensemble du territoire, le propane permet aux occupants des logements non raccordés au gaz naturel de bénéficier des atouts d'une solution gaz : une énergie à prix compétitif, moins polluante que le fioul, moins chère que l'électricité et qui offre un confort et une qualité d'air intérieur supérieure à celle qui se dégage des convecteurs électriques. Surtout, aux heures de pointe, le chauffage, la production d'eau chaude sanitaire et la cuisson au butane ou propane évitent d'aggraver la demande sur le réseau électrique avec des conséquences sur l'ensemble du pays si le réseau électrique venait à défaillir.

La performance du Maine-et-Loire s'inscrit dans une tendance forte, le département ayant même occupé la première place du classement, en 2014, avec 366 installations neuves, avant de descendre d'une marche en 2015, avec 276 installations. Cette croissance s'inscrit pleinement dans le cadre de la transition énergétique des territoires, traduisant la politique de diversification du mix énergétique, en vue d'une réduction des émissions de CO₂. Ces nouveaux équipements concernent presque exclusivement des logements individuels (275) et correspondent donc essentiellement à des choix de conversion depuis le fioul.

« Le propane, en tant que solution gaz, émet 20% de moins de CO₂ que le fioul. Il ne produit pratiquement pas d'oxydes d'azote, pas de suie, pas de fumées grasses, et surtout, pas de particules fines. Aux heures de pics de consommation électrique, il réduit le recours aux centrales à charbon et le risque de black-out. L'autonomie responsable devient un critère de choix pour les particuliers », explique Joël Pedessac, directeur général du Comité Français Butane Propane (CFBP).

Le Maine-et-Loire s'était déjà distingué en 2015 en étant le troisième département par le volume de consommation de propane en réseau canalisé (+11,26% sur un an). Cet indicateur souligne la transition énergétique en cours à l'initiative des collectivités et des bailleurs sociaux.

À propos du Comité Français du Butane et du Propane

Association loi 1901, le Comité Français du Butane et du Propane (CFBP) est l'organisation professionnelle de la filière de l'énergie GPL (les gaz butane et propane). Le CFBP représente la filière auprès des différents acteurs politiques et économiques tant au niveau français qu'europpéen et international. Son rôle majeur est de défendre et valoriser l'énergie GPL, les gaz butane et propane, dans un contexte énergétique en constante mutation. Si la sécurité est au cœur des préoccupations de la filière des GPL, elle contribue aussi activement aux politiques de développement durable et de maîtrise de l'énergie. Pour plus d'information : www.cfbp.fr ; www.gpl.fr ; [@energieGPL](https://twitter.com/energieGPL)