

CFBP infos



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

Mai 2017

№ 151

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 6-10

Pages 1-5

- ► Actualités institutionnelles (p.6)
- ► Publication du décret sur la 4e période des certificats d'économie d'énergie (p.10)

3- AGENDA

Page 11

4 - DANS LES MÉDIAS! Pages 12-27

- « Roulez éco! » Auto Moto (p.13)
- « Fiat TIPO maintenant en GPL » L'Automobile & l'entreprise (p.19)
- « Développement durable : la Fiat Tipo se met au GPL » - Flottes Automobiles (p.20)
- ► Interview de Joël Pedessac La Jaune et la Rouge (p.21)
- « Explosion des ventes du propane en réseau canalisé » le Dauphiné (p.23)
- « Le gaz propane se développe en réseau canalisé » Ouest France (p.24)
- ► Sur les ondes : extrait de l'émission « Votre Auto » du 30 avril 2017 sur RMC (p.25)

STATISTIQUES (avril 2017)

DONNÉES CLIMATIQUES

	Avril 2016	Avril 2017	Variation 2017/2016
Température moyenne	10,5 °C	11 °C	- 0,5 °C
Nombre de jours ouvrés	21	19	- 2
Degrés-jours du mois	191,5	181,1	- 5,4 %
Coefficient de rigueur	1,085	1,026	- 5,4 %
Degrés-jours cumulés	1103,4	1081,9	- 2 %

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

▶ Chiffres-clés des GPL pour avril 2017

> Total Ventes « vrac » avril 2017 vs avril 2016 : - 20,0%

> Total Ventes « conditionné » avril 2017 vs avril 2016 : - 7,7%

> Total Ventes « GPL carburant stations » avril 2017 vs avril 2016 : - 15,0%











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

	MOIS			CUMUL ANNÉE		
	Ανι-2017	Avr -2016	Variation	Avr -2017	Avr -2016	Variation
BUTANE						
conditionné	17 321	19 127	-9,4%	78 646	81 050	-3,0%
vгас	1 875	2 720	-31,1%	10 267	13 124	-21,8%
s/total Butane	19 196	21 847	-12,1%	88 913	94 174	-5,6%
conditionné	9 686	10 257	-5,6%	39 415	38 695	1,9%
Condi/carburant	4 884	5 149	-5,1%	20 558	20 414	0,7%
s/total conditionné	14 570	15 406	-5,4%	59 973	59 109	1,5%
Vrac carburant	2 349	2 543	-7,6%	10 032	10 195	-1,6%
Vrac 0/6 T	36 034	50 318	-28,4%	277 780	259 136	7,2%
Vrac 6/12 T	8 001	10 077	-20,6%	53 703	54 388	-1,3%
Vrac 12/80 T	11 835	14 880	-20,5%	85 899	84 189	2,0%
Vrac 0/80 T	55 870	75 275	-25,8%	417 382	397 713	4,9%
Vrac > 80 T	15 087	16 829	-10,4%	84 371	83 412	1,1%
Réseau canalisé	6 779	5 064	33,9%	37 081	30 829	20,3%
Sous-total vrac	80 085	99 711	-19,7%	548 866	522 149	5,1%
Sous-total propane	94 655	115 117	-17,8%	608 839	581 258	4,7%
GPLc / Stations	4 932	5 800	-15,0%	20 708	22 786	-9,1%
Total conditionné	31 891	34 533	-7,7%	138 619	140 159	-1,1%
Total vrac	81 960	102 431	-20,0%	559 133	535 273	4,5%
TOTAL	118 783	142 764	-16,8%	718 460	698 218	2,9%
Dont carburant	12 165	13 492	-9,8%	51 298	53 395	-3,9%



▶ INSTALLATIONS NEUVES GAZ PROPANE - avril 2017

		MOIS		CUMUL ANNÉE		
RÉGIONS	Avril 2017	Avril 2016	variation	Avril 2017	Avril 2016	variation
Bretagne	15	15	+ 0%	113	112	+ 1%
Centre	14	13	+ 8%	104	85	+ 22%
Corse	1	3	- 67%	5	19	- 74%
lle de France	8	13	- 38%	48	63	- 24%
Pays de Loire	23	48	- 52%	154	154	+ 0%
Provence Alpes Côte d'Azur	8	12	- 33%	44	92	- 52%
Auvergne-Rhône Alpes	156	60	+ 160%	460	554	- 17%
Hauts de France	16	17	- 6%	76	84	- 10%
Grand Est	21	23	- 9%	94	90	+ 4%
Occitanie	20	20	+ 0%	190	120	+ 58%
Normandie	22	55	- 60%	99	147	- 33%
Nouvelle Aquitaine	35	38	- 8%	185	167	+ 11%
Bourgogne-Franche-Comté	19	27	- 30%	73	108	- 32%
TOTAL	358	344	+ 4%	1645	1795	- 8%

Source : Qualigaz



► VENTES DE VÉHICULES PARTICULIERS NEUFS EN FRANCE PAR ÉNERGIE Avril 2017

Éporgios		Avril			Cumul à fin avril 2017			
Énergies	2017	2016	variation	PDM	2017	2016	variation	PDM
Gazole	82 722	95 673	-13,5%	48,1%	339 167	365 197	-7,1%	47,6%
Essence	82 895	81 028	2,3%	48,2%	338 533	304 676	11,1%	47,5%
GPL	26	20	30,0%	0,0%	110	87	26,4%	0,0%
Hybride	4 701	3 942	19,3%	2,7%	25 993	20 864	24,6%	3,6%
Électrique	1 474	2 109	-30,1%	0,9%	8 876	8 131	9,2%	1,2%
Superéthanol	40	85	-52,9%	0,0%	204	262	-22,1%	0,0%
GNV	12	6		0,0%	39	28	39,3%	0,0%
Autres	1	0	0,0%	0,0%	1	0	0,0%	0,0%
TOTAL	171 871	182 863	-6,0%	100,0%	712 923	699 245	2,0%	100,0%

Source : 3A

▶ BAROMÈTRE MENSUEL DU GPL CARBURANT : moyenne avril 2017



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

	Janvier 2017	Février 2017	Mars 2017	Avril 2017
Nombre total de visites sur le site	28641	24 667	25197	23989
Top 5 des points d'entrée sur le site				
Accueil	32.2%	32,8 %	32.7%	37,6 %
Carte stations GPL/CFBP	10.0%	11,1 %	11.2%	12,1 %
Caractéristiques générales des GPL	7.3%	7,1 %	8.3%	7,6 %
Réseau des stations	-	-	-	-
Conseils et informations	-	-	2.8%	2,6 %
Atouts du GPL	3.6%	-	-	-
Offres véhicules neufs	4.0%	3,2 %	2.8%	-
Équipement d'un véhicule neuf	-	3,2 %	-	2,5 %



Actualités institutionnelles



1. Composition du premier gouvernement Edouard Philippe

Le secrétaire général de l'Élysée, Alexis Kohler, a annoncé, mercredi 17 mai 2017, la composition du gouvernement nommé, sur proposition du Premier ministre Édouard Philippe, par le président de la République, Emmanuel Macron. En sursis jusqu'aux résultats des élections législatives des 11 et 18 juin prochains, cette équipe gouvernementale rassemble des personnalités classées à droite, au centre et à gauche et des représentants de la société civile. Elle comporte 22 membres, dont 18 ministres de plein exercice et 4 secrétaires d'État auprès du Premier ministre. Promise par Emmanuel Macron, la parité entre les femmes et les hommes est strictement respectée. Les périmètres ministériels sont significativement remaniés par rapport au dernier gouvernement de Bernard Cazeneuve qui comptait 35 membres dont 18 secrétaires d'État. Le Conseil des ministres est convoqué jeudi 18 mai.

(...)

Voici la composition officielle du gouvernement d'Édouard Philippe selon son ordre protocolaire :

- Gérard Collomb, ministre d'État, ministre de l'Intérieur
- Nicolas Hulot, ministre d'État, ministre de la Transition écologique et solidaire
- François Bayrou, ministre d'État, garde des Sceaux, ministre de la Justice
- Sylvie Goulard, ministre des Armées
- Jean-Yves Le Drian, ministre de l'Europe et des Affaires étrangères
- Richard Ferrand, ministre de la Cohésion des territoires
- Agnès Buzyn, ministre des Solidarités et de la Santé
- Francoise Nyssen, ministre de la Culture
- Bruno Le Maire, ministre de l'Économie
- Muriel Pénicaud, ministre du Travail
- **Iean-Michel Blanquer**, ministre de l'Éducation nationale
- Jacques Mézard, ministre de l'Agriculture et de l'Alimentation
- Gérald Darnamin, ministre de l'Action et des Comptes publics
- Frédérique Vidal, ministre de l'Enseignement supérieur, de la Recherche et de l'Innovation
- Annick Girardin, ministre des Outre-mer
- Laura Flessel, ministre des Sports



- Élisabeth Borne, ministre auprès du ministre d'État, ministre de la Transition écologique, chargée des Transports
- Marielle de Sarnez, ministre auprès du ministre de l'Europe et des Affaires étrangères, chargée des Affaires européennes
- Christophe Castaner, secrétaire d'État auprès du Premier ministre chargé des relations avec le Parlement et porte-parole du gouvernement
- Marlène Schiappa, secrétaire d'État auprès du Premier ministre chargée de l'égalité des femmes et des hommes
- Sophie Cluzel, secrétaire d'État auprès du Premier ministre chargée des Personnes handicapées
- Mounir Majoubi, secrétaire d'État auprès du Premier ministre chargé du Numérique.

(Source : AEF)

2. Calendrier des prochaines semaines

- **Dimanche 11 juin** : 1er tour des élections législatives
- **Dimanche 18 juin** : 2nd tour des élections législatives
- Entre le 19 et le 21 juin : nomination des membres du Gouvernement n°2 (sous réserve)
- Mardi 27 juin : ouverture de la nouvelle législature
- **Dimanche 24 septembre** : élections sénatoriales (170 sièges à renouveler)

3. Enjeux et points saillants du programme

En matière de transition écologique, d'environnement et d'énergie, le nouveau Président propose un changement de modèle et compte inscrire sa politique dans le prolongement des engagements pris par la France au niveau international, avec les accords de Paris, et au niveau interne, avec la loi sur la transition énergétique. En tout, 15 milliards d'euros seront consacrés à la transition énergétique et écologique sur le quinquennat.

Le prochain enjeu pour la filière sera les textes budgétaires de l'automne : le projet de finances publiques quinquennal et le projet de loi de finances pour 2018. A noter qu'il n'y aura pas de loi de finances rectificative durant été. Ces textes présenteront la stratégie sur cinq ans, avec le plan d'économies de 60 milliards d'euros, l'exonération de la taxe d'habitation pour 80 % des Français, ainsi que les principales mesures en faveur de l'emploi et de l'investissement, comme la baisse des charges, la baisse de l'impôt sur les sociétés...

Les mesures :

Transport

Alignement de la fiscalité du diesel sur celle de l'essence, pour réduire massivement la pollution liée aux particules fines.

Peser sur les normes anti-pollution européennes pour les véhicules neufs et les contrôles en conditions réelles (en tirant les enseignements du scandale Volkswagen).

Accélération du déploiement des véhicules électriques en maintenant le bonus-malus à l'achat et en accélérant le déploiement des bornes de recharge.

Prime exceptionnelle de 1000 euros pour les propriétaires de véhicules fabriqués avant

2001, afin d'acheter des voitures plus écologiques neuves ou d'occasion.

Lancer un appel à projets en direction des agglomérations pour soutenir la création de solutions d'information ou de distributions intermodales, donnant accès à toutes les solutions de mobilité, de la voiture aux transports collectifs en passant par le vélo ou le covoiturage.

Environnement

Réforme du marché carbone européen, en agissant par la fixation d'un prix plancher de la tonne de carbone.



Énergie

Mise en oeuvre de l'accord de Paris sur le climat = une des priorités de l'action internationale.

Fermer les centrales à charbon restantes en 5 ans.

Interdire l'exploration des gaz de schiste.

Ne délivrer aucun nouveau permis d'exploration d'hydrocarbures.

Augmenter le prix du carbone (faire monter en puissance la taxe carbone pour atteindre $100 \in /tCO2$ en 2030).

Simplifier les procédures de déploiement des énergies renouvelables (ENR).

Focaliser les efforts de recherche, de développement et d'investissement des opérateurs sur le stockage de l'énergie et les réseaux électriques intelligents.

Accorder des fonds aux Régions, en contrepartie de leur engagement à réduire leur empreinte environnementale et créer des emplois dans ces secteurs en croissance.

Pour aller plus loin :

Extrait d'une dépêche AEF rédigée par Claire Avignon

(...)

Le programme du chef de l'État s'inscrit dans la continuité du quinquennat de François Hollande. Il reprend en particulier l'objectif de fermer la centrale nucléaire de Fessenheim et le "cap" de la loi transition énergétique d'atteindre à horizon 2025 les 50 % de nucléaire dans la production électrique ; l'objectif de 32 % de renouvelables en 2030 ; la fermeture des centrales à charbon ; l'alignement de la fiscalité du diesel sur celle de l'essence ; l'interdiction des néonicotinoïdes à compter de 2020 ; la simplification du droit de l'environnement ; la poursuite de la hausse de la taxe carbone pour atteindre $100 \, \epsilon / t$ en $2030 \, i$ l'atteinte de $500 \, 000 \, r$ énovations thermiques par an.

Sur les OGM et le gaz de schiste, pour lesquels François Hollande avait confirmé le moratoire de la France, Emmanuel **Macron** ne remet pas en cause la politique actuelle tout en souhaitant favoriser la recherche publique.

Parmi les nouvelles mesures structurantes voulues par Emmanuel **Macron**: l'interdiction de la vente des véhicules thermiques en 2040 et l'interdiction des permis d'exploiter les hydrocarbures, y compris conventionnels, en France, notamment en Guyane.

Sur le sujet hautement polémique de Notre-Dame-des-Landes, Emmanuel **Macron** dit vouloir suivre le résultat de la consultation de juin 2016 en Loire-Atlantique, favorable au projet aéroportuaire, tout en lançant une "médiation" de 6 mois dès le début du quinquennat pour éviter un nouveau Sivens, qui avait fait un mort fin octobre 2014. Le médiateur sera notamment chargé de regarder les solutions alternatives (comme l'aménagement de l'aéroport actuel Nantes-Atlantique) mais aussi de "convaincre" les opposants au projet.

Entre les deux tours de l'élection présidentielle, le candidat d'En Marche, a repris une proposition de Nicolas Hulot, la transformation du Cese en "Chambre d'avenir". Il a aussi fait un pas sur la question du Ceta, auquel il est favorable, alors que l'écologiste y est fortement opposé, en installant une "commission indépendante" chargée d'évaluer les impacts environnementaux et sanitaires du traité de libre-échange entre le Canada et l'UE.

Plus tôt dans la campagne, en mars, Emmanuel **Macron** avait également annoncé l'organisation d'un "Grenelle de l'alimentation", reprenant aussi une proposition de Nicolas Hulot. Il souhaite en outre organiser un "Giec" dédié aux perturbateurs endocriniens.

100 Md€ pour la transition écologique d'ici 2022

Le programme prévoit d'injecter 4 milliards d'euros pour la rénovation énergétique des bâtiments publics et 4 milliards d'euros pour la rénovation énergétique des logements des ménages propriétaires en situation de précarité énergétique ; et de consacrer 1 milliard d'euros supplémentaire pour la transformation du crédit

d'impôt pour la transition énergétique en prime, octroyée au moment des travaux. L'objectif est la rénovation de la moitié des logements-passoires dès 2022. Les passoires énergétiques seraient interdites de locations à compter de 2025.

Le chef de l'État a également prévu d'accompagner la conversion du parc de véhicules automobiles anciens vers des véhicules récents pour améliorer la qualité de l'air en y consacrant 3 milliards d'euros d'aides pour les ménages.

La transition écologique sur les territoires se fera via des contrats régionaux de transition écologique pour une croissance verte, qui viendront remplacer les contrats de plan État-région.

L'ancien banquier veut également poursuivre les avancées du quinquennat en matière de finances responsables, via la création de garanties publiques et en couplant les investissements privés avec des fonds publics.

En tout, les investissements favorables à la transition écologique devraient atteindre 100 milliards d'euros sur le quinquennat, dont 20 milliards publics. »

e.coquin@cfbp.fr



Publication du décret sur la 4e période des certificats d'économie d'énergie



Le <u>décret n°2017-690 du 2 mai 2017</u> sur la 4e période des certificats d'économie d'énergie a été publié au Journal officiel du 3 mai 2017. Il fixe un niveau global d'obligations à 1 200 TWh cumac pour les obligations "classiques" et 400 TWh cumac pour les obligations d'économies d'énergie devant être réalisées au bénéfice des ménages en situation de précarité énergétique, pour la période du 1er janvier 2018 au 31 décembre 2020. Le texte est pris en application de l'article 30 de la loi transition énergétique pour la croissance verte.

Les objectifs de la 4^{ème} période correspondent à un quasi-doublement des objectifs de la troisième période. Pour mémoire, l'objectif de la 3e période (2015-2017) est de 700 TWh cumac pour le dispositif classique, auquel s'est ajouté un objectif de 150 TWh cumac pour la partie précarité énergétique au 1er janvier 2016, en application de la loi transition énergétique.

L'article 4 du décret fixe des objectifs annuels par secteur :

- pour le fioul domestique : 3 380 kWh cumac par m3 ;
- pour les carburants autres que le gaz de pétrole liquéfié : 4 032 kWh cumac par m3 ;
- pour le gaz de pétrole liquéfié carburant : 7 125 kWh cumac par tonne ;
- pour la chaleur et le froid : 0,250 kWh cumac par kilowattheure d'énergie finale ;
- pour l'électricité : 0,463 kWh cumac par kilowattheure d'énergie finale ;
- pour le gaz de pétrole liquéfié autre que celui mentionné plus haut : 0,443 kWh cumac par kilowattheure de pouvoir calorifique supérieur d'énergie finale ;
- pour le gaz naturel : 0,278 kWh cumac par kilowattheure de pouvoir calorifique supérieur d'énergie finale.

L'article 15 prévoit une pénalité de 0,015 euro par kWh d'énergie finale cumulée actualisée. La pénalité est de 0,02 euro/kWh cumac pour l'obligation classique et de 0,015 euro pour l'obligation précarité sur la 3e période.

Le CFBP poursuit sa démarche de demande d'exclusion du dispositif. Cette démarche est également portée au niveau européen par l'AEGPL.

En parallèle, le CFBP travaille avec l'AFG (Association Française du Gaz) et d'autres représentants d'obligés dont L'UFE (Union Française de l'Electricité), l'Anode (Association nationale des opérateurs détaillants en énergie), l'UFIP, une association de consommateurs pour demander une évaluation du dispositif avant tout renforcement en raison de son manque de justice sociale du dispositif, de son coût et son inefficacité.

AGENDA

23 juin : table ronde au Forum Enerpresse de Deauville



Le 23 juin à 09h30, Joël Pedessac interviendra au sein de la table ronde **« Les transports au cœur de la Transition énergétique »**, qui se tiendra au Forum Enerpresse de Deauville.

Il sera aux côtés de Pierre ASTRUC, Secrétaire général de GRTgaz, et de François BRUNERO, Directeur des Marchés Industriels chez PRIMAGAZ.

Au programme:

- Politique climatique, santé publique, enjeux économiques : dans quel contexte les transports doivent-ils effectuer leur mutation énergétique
- Centres urbains : les modèles des nouvelles mobilités à l'épreuve
- Efficacité énergétique : vers le 2L aux 100 km?
- Le point sur les énergies alternatives telles que le gaz, l'électricité, hydrogène... et les nouveaux carburants
- >> **DÉBAT -** Le gazole a-t-il encore un avenir ?

<u>Découvrez-en davantage sur le Forum Enerpresse des 22 & 23 juin !</u>

21 & 22 juin : congrès AEGPL à Lisbonne



Les 21 & 22 juin se tiendra le congrès de l'AEGPL 2017 à Lisbonne. Divers intervenants y échangeront sur le marché de l'énergie GPL et les innovations de la filière.

Ce sera l'occasion pour <u>les jeunes acteurs du projet Youth ID</u> de partager leur retour d'expérience sur leur tour du monde à la rencontre de jeunes décideurs-influenceurs et d'initiatives renforçant la jeunesse. Toujours en cours, ce voyage comporte des trajets inter-étapes en véhicule GPL, dont une Fiat 500 L prêtée par le CFB°P pour l'occasion.



Pour en savoir davantage, consultez le programme du congrès de l'AEGPL à Lisbonne!

4

DANS LES MÉDIAS!

- « Roulez éco! » Auto Moto (p.13)
- « Fiat TIPO maintenant en GPL » L'Automobile & l'entreprise (p.19)
- « Développement durable : la Fiat Tipo se met au GPL » Flottes Automobiles (p.20)
- Interview de Joël Pedessac La Jaune et la Rouge (p.21)
- « Explosion des ventes du propane en réseau canalisé » le Dauphiné (p.23)
- « Le gaz propane se développe en réseau canalisé » Ouest France (p.24)
- Sur les ondes : extrait de l'émission « Votre Auto » du 30 avril 2017 sur RMC (p.25)





Pays : France Périodicité : Mensuel OJD : 235208



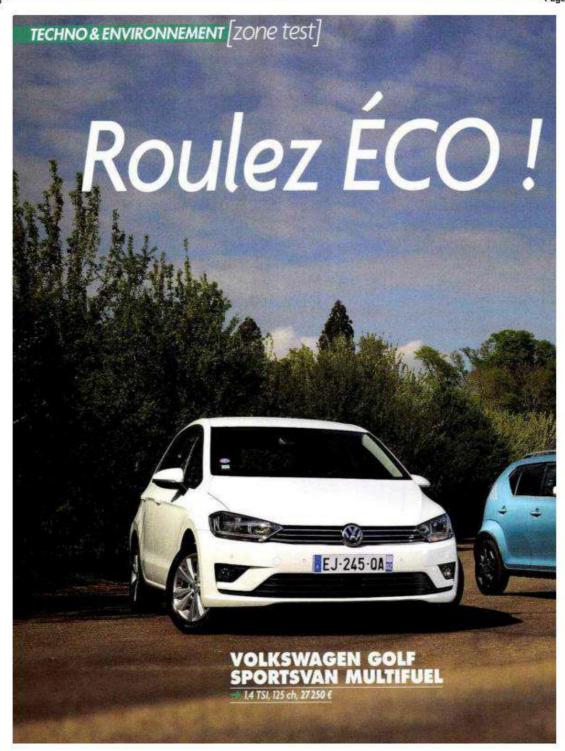
Date: MAI 17 Journaliste: J.-L. Moreau

Page 1/7











Page 3/7









Suzuki Ignis SHVS : une Suz' sinon rien

gnis a beau signifier "le feu" en latin, le dernier mini SUV de Suzuki n'a qu'une incidence réduite sur le réchauffement climatique. Plus sérieusement, lors de notre essai sur parcours mixte, cet hybride essence s'est contenté de 4,8 l/100 km de moyenne. Sur route et en ville, avec l'habitude de la conduite d'un véhicule hybride, on peut même descendre à 4,5 l/100 km. Certes, la Toyota Yaris hybride fait un peu mieux, mais pour un tarif sensiblement plus élevé. Cette dernière est facturée 21850 € (finition Collection) contre 16190 € pour l'Ignis. Le secret de la Suzuki, c'est son hybridation légère.

Plutôt qu'une grosse batterie, un moteur électrique puissant et une électronique de contrôle onéreuse, le système SHVS du petit constructeur japonais se contente d'un alterno-démarreur, développant 3 ch, et d'une batterie lithium-ion de faible capacité (0,36 kWh), fonctionnant tous les deux en 12 V. Cela ne gréve ni le prix (+800 €), ni le poids (+15 kg). Ce type d'hybridation est, d'ailleurs, appelé à remplacer le diesel, car il revendique des consommations similaires pour un prix inférieur et, surtout, des émissions polluantes beaucoup plus faibles. Ici, pas de particules et des rejets de NOx limités à 7 mg/km, soit 10 fois moins qu'un diesel à l'homologation et 100 fois moins dans la vraie vie ! Notre note écologique reflète sa vertu: 13.3/20.

Pour autant, l'Ignis SHVS n'est pas une purge

à conduire. En ville, le japonais évolue comme un poisson dans l'eau, grâce à son gabarit réduit (3.70 m), son mini rayon de braquage et sa mécanique, qui profite, de surcroît, du couple offert par le moteur électrique au démarrage. 50 Nm s'ajoutent, en effet, aux 120 Nm (à 4400 tr/mn) du 4-cylindres 1.2 essence (90 ch), jusqu'à un régime de 3900 tr/mn. Sur route, le poids contenu (905 kg) permet de bonnes relances et on est agréablement surpris par le confort. Comme Suzuki ne propose cette version hybride légère qu'avec la finition haute "pack" l'équipement est particulièrement riche (GPS, caméra de recul, freinage automatique d'urgence, feux à leds, sièges avant chauffants, etc). À ce prix et ce niveau d'équipement, il n'existe pas de citadine plus respectueuse de l'environnement.







Fiat Tipo SW GPL : camping gaz

ransporter toute la famille dans une volture pas trop chère à l'achat, peu coûteuse à la pompe, pas trop laide et plutôt écolo, c'est sans doute le rêve de beaucoup de Français. Mais voilà : jusque-là, l'offre en la matière était aussi fournie que la chevelure d'un chauve. Heureusement, Fiat a eu la bonne idée d'importer d'Italie les versions GPL de sa récente Tipo, une compacte qui brille par son rapport prix/prestations. Pour fêter le retour du GPL sur le marché français. la marque a décidé, au lancement, de faire cadeau de l'installation gaz à ses clients. Une économie de 1500 €, grâce à laquelle ce break ne coûte que 17 490 € (Easy). La belle affaire. À ce prix, vous achetez une automobile à l'habitabilité généreuse et au coffre bien logeable (530 litres), malgré la présence du réservo de GPL (53 I). Largement de quoi charger le matériel de camping. La présentation est plus sérieuse que cossue et l'équipement, ultra complet, inclut même des services connectés. Quant à la conduite, qualifions-la de rassurante, à défaut d'être enthousiasmante.







Caractéristiques

Version essayée : 16190 € Moteur essence : 4-cylindres, 1242 cm²,

Version essayer 16 130 cm.

Moteur essence: 4-cylindres, 1,242 cm.

double injection

Pulssance (ch à tylmn): 90 à 6,000

Couple (Nm à tylmn): 120 à 4,400

Transmission: mécanique à 5 rapports

Moteur electrique: alterno-démarreur

Pulssance: 2,3 kW (3,12 ch)

Couple: 50 Nm

Batterie: lithium-lon

Pulssance: 2,3 kW (3,12 ch)

Capacité: 0,36 kWh

Poids (kg): 905

Lixixh (m): 3,76xt,66xt,60

Conso mote (V100 km): 4,5

Émissions de CO, (g/km): 97

Vitesse maxi (km/h): 170

0 à 100 km/h (s): 11,8

Note écologique: 13,3/20





Caractéristiques

Version essayée : 21 490 € Moteur essence : 4-cylindres, 1 368 cm3, turbo

Puissance (ch à tr/mn): 120 à 5000 Couple (Nm à tr/mm) : 215 à 2500 Transmission : mécanique à 6 rapports Réservoir GPL (f) : 53

Poids (kg): 1320 Lxlxh (m): 4,57x1,79x1,51 Conso mixte (l/100 km): 8,3 (GPL)

Conso Inixie (v100 km): 135 (GPL) Emissions de CO, (g/km): 135 (GPL) Vitesse maxi (vm/h): 158 0 à 100 km/h (s): 10,3 Note écologique : 9,8/20





Caractéristiques

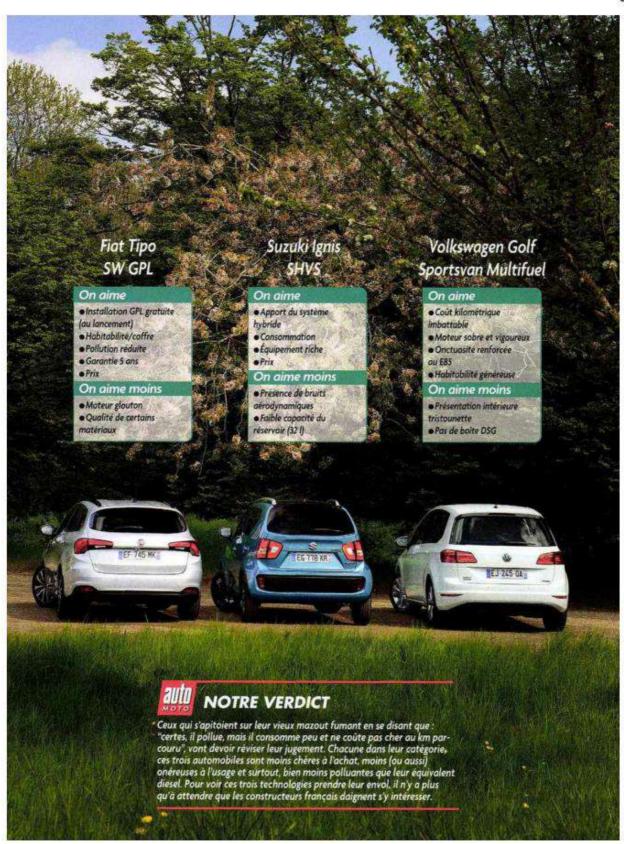
Version essayée : 27 250 € Moteur essence : 4-cylindres, 1 395 cm³, turbo

Puissance (ch à tr/mn) : 125 à 5000 Couple (Nm à tr/mn) : 200 de 1 400 à 4 000 Transmission : mécanique à 6 rapports Poids (kg) : 1 288 Lxixh (m) : 4,34x1,81x1,58 Conso mide (J/100 km) : 5,5 (SP95), 7.5 (EB5) Émissions de CO₂ (g/km) : 122 (SP95). Vitesse maxi (km/h) : 200 0 à 100 km/h (s) : 9,9 Note écologique : nc/20

















Date: MAI 17 Journaliste: RD

M.

Page 1/1

FIAT TIPO

Maintenant en **GPL**

es jours se suivent et ne se ressemblent pas pour la Tipo. Apres avoir reçu une nouvelle boîte automatique, elle se voit convertie au GPL. Le 1.4 l T-Jet essence de 120 chevaux est ainsi désormais propose en version bicarburation pour un surcoût de 1500 euros par rapport a la version essence. Surcoût efface grâce a une remise d'office accordee par Fiat, qui vient s'additionner a celle sans conditions allant de 1000 a 2500 euros selon le type de carrosserie. La Tipo GPL est ainsi disponible des 15590 euros pour la 4 portes, 16490 euros pour la 5 portes, et 17490 euros pour le break • RD











Page 1/1

DÉVELOPPEMENT DURABLE

LA FIAT TIPO SE MET AU GPL

La récente Tipo 1.4 T-Jet de 120ch s'équipe en GPL. Outre la récupération de



la TVA à 80%, Fiat met en avant le prix du GPL, soit environ 70 centimes d'euro par litre, malgré une surconsommation de 30% au moins par rapport à un moteur essence. Selon Fiat, la consommation mixte s'élève à 8,31/100km en GPL et 6,31 en essence, avec tout de même un maximum de 11,41 en cycle urbain pour le GPL.

Avec 135 g de CO2 en GPL contre 146 g en essence, cette Tipo 1.4 T-Jet GPL écope d'un malus de 210 euros (410 euros en essence), alors qu'en 1.6 turbodiesel de 120 ch, le véhicule se situe en zone neutre (98 ou même 89 g). Enfin, le kit GPL supprime la roue de secours et réduit la capacité du coffre de 801 pour la Tipo 5 portes (360 au lieu de 4401) et de 201 en break (530 contre 5501). Pour cette Tipo GPL, comptez 19990 euros TTC en 5 portes Easy, et 21490 euros en break Easy.





Périodicité : Mensuel

Date: MAI 17

Journaliste : Joël Pedessac

Page 1/2

Dans le cadre de la mise en place d'un mix énergétique plus propre et plus adapté aux enjeux environnementaux, le gaz et notamment le gaz renouvelable jouent un rôle de plus en plus important. Joël Pedessac, directeur général du Comité français du butane et du propane (CFBP), nous en dit plus.



Joël Pedessac

BIO EXPRESS

Après avoir passé 20 ans au sein du groupe Shell, Joël Pedessac est depuis 2004 directeur général du Comité français du butane et du propane (CFBP), la représentation professionnelle des distributeurs de gaz butane, propane et GPL carburant. Joël Pedessac est également administrateur et trésorier de l'Association française du gaz (AFG), administrateur des filiales de l'AFG: CERTIGAZ et CFAFG, et trésorier des associations Énergies & avenir et Coénove. Il a également présidé l'Association européenne des GPL et est diplômé d'HEC.

Aujourd'hui, le gaz est une solution disponible sur tout le territoire. Quels sont ses avantages?

En 2017, les gaz butane et propane (GPL) sont des gaz d'origine naturelle qui proviennent majoritairement de l'extraction du gaz naturel et non plus uniquement du pétrole ou de son raffinage. 70 % des GPL vendus en France, en Europe et dans le monde sont coproduits avec le gaz naturel. Quant au gaz renouvelable, il provient soit du processus de fermentation de la biomasse (méthane, butane ou propane), soit de procédés dits « thermochimiques » .

Le GPL et le gaz naturel ont les mêmes avantages : ils émettent le moins de (0, parmi les énergies fossiles, leur combustion est beaucoup plus propre et rejette moins d'oxydes d'azote et de particules polluantes. À cela s'ajoute une souplesse de mise en œuvre pour le chauffage des bâtiments par exemple avec des chaudières à gaz à haut rendement (à condensation voire hybrides), faciles à utiliser et qui peuvent même être couplées avec des capteurs solaires thermiques.

La place et le positionnement du gaz sont maintenant intégrés par les différentes autorités telles que l'Agence internationale de l'énergie ou les autorités nationales comme étant une solution pertinente dans le cadre de la transition énergétique.

D'un point de vue stratégique et énergétique pour les pays, le gaz sous toutes ses formes est une ressource stockable qui permet de faire face à des problématiques énergétiques majeures comme les pointes de consommation. Même si les GPL ne représentent que 1,3 % du mix énergétique primaire en France, 11 millions de foyers sont approvisionnés grâce à cette énergie. Ces installations représentent l'équivalent de la puissance d'une soixantaine de réacteurs nucléaires. Dans le cadre du mix énergétique, le gaz et plus particulièrement les GPL évitent le surdimensionnement du réseau électrique pour couvrir les pointes de consommation d'électricité dues au chauffage. En effet, la France reste un des rares pays dans le monde qui utilise autant l'électricité pour le chauffage, alors que les GPL, parce qu'ils sont stockables, permettent une certaine autonomie des consommateurs et réduisent les sollicitations au niveau du réseau électrique.

En parallèle, le gaz est une énergie complémentaire aux ENR. Pouvez-vous nous en dire plus? Comment cela se traduit-il concrètement?

Nous entendons de plus en plus parler de la rénovation énergétique du parc immobilier et des bâtiments qui représentent plus de 30 % des émissions de CO₂. La transition énergétique nécessite de regarder vers de nouvelles solutions thermiques qui peuvent combiner notamment le gaz, l'énergie solaire ou le bois à des systèmes à très haut rendement et à une bonne isolation : c'est un mix énergétique géré à l'échelle d'un bâtiment. Chacune de ces énergies pourra être utilisée là où elle est la plus performante et si ce mix inclut des sources d'énergies renouvelables, le résultat sera encore plus vertueux.

Cette complémentarité des énergies se retrouve aussi au niveau de l'automobile et du développement de l'hybridation qui combine un moteur électrique et un moteur thermique qui peut bien sûr fonctionner au gaz.

Dans le cadre de l'actualité et de ce que RTE appelle « un hiver électrique sous haute tension », l'énergie GPL apparaît comme une alternative très intéressante. Qu'en est-il?





Tests d'émissions réalisés en conditions réelles de circulation

RDE & WLTC

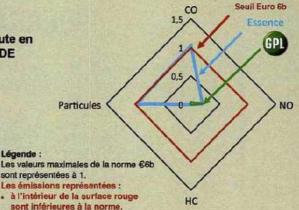
Roulages réalisés sur route et autoroute en respectant la future réglementation RDE

Tests réalisés par V-Motech Déc. 2015

Vehicule GPL Euro 6
Fiat 500 L
6 300 km

Modèle constructeur





Comparé à l'essence, le GPL émet :

CO ₂	co	NOx	HC	Particules
- 20%	-95%	=	-	-98%

C'est une alternative particulièrement crédible pour les zones non desservies en gaz naturel (75 % des communes françaises!) et insulaires, comme la Corse ou les DOM TOM, qui ne sont pas raccordés au continent et qui disposent de leur propre autonomie de production électrique. En Corse par exemple, la PPE (programmation pluriannuelle de l'énergie) fixe un objectif de faire passer au gaz (GNL) les centrales électriques actuellement au fioul lourd ou léger. Alors qu'il existe une infrastructure prête à être exploitée, les GPL n'ont pour l'instant pas encore été envisagés comme une option. Notre enjeu est de valoriser cette énergie et de lui faire gagner en visibilité, car elle dispose de tous les atouts du gaz naturel en étant facilement transportable et stockable.

Et c'est également un carburant qui intéresse de plus en plus...

Dans le cadre de la promotion de la mobilité durable qui est entre autres portée par la Loi de transition énergétique, le GPL apparaît de plus en plus comme une alternative intéressante pour un transport plus propre. Cette loi prévoit d'ailleurs que 10 % du gaz vendu en France devra être du gaz renouvelable à l'horizon 2030.

à l'extérieur de la surface sont supérieures à la norme Les émissions GPL sont représentées en vert

Aujourd'hui, le transport dépend encore à 95 % du pétrole. La part du GPL reste relativement faible : sur les 2 millions de véhicules neufs vendus en 2016, seul 1 % fonctionne avec une énergie alternative. Le but est d'atteindre rapidement 5 à 10 % des ventes de véhicules neufs. 7,5 millions de véhicules GPL circulent en Europe, dont 210 000 en France. Ils peuvent s'approvisionner dans 30 800 stations-service, dont 1750 en France. Aujourd'hui, le réseau de distribution permet de réaliser le trajet Nice-Strasbourg-Biarritz en véhicule GPL sans risque de tomber en panne. De plus, un véhicule GPL

dispose d'un réservoir essence qui lui permet de parer à toute éventualité.

Pour accélérer ce développement, il y a un travall à faire au niveau du cadre réglementaire et politique pour inciter les constructeurs et les utilisateurs à se tourner vers les véhicules alimentés au GPL. Des initiatives ont été prises dans ce sens et sont entrées en vigueur avec la nouvelle Loi de Finances 2017 : par exemple, les entreprises qui achètent des véhicules fonctionnant au gaz sont exonérées de la taxe sur les véhicules de société pendant 2 ans et les véhicules GPL reçoivent la vignette Crit'Air 1 quel que soit l'âge du véhicule.

EN BRE

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







Région Express

Explosion des ventes du propane en réseau canalisé

Avec une hausse de 20,74 % des ventes en 2016, qui s'élèvent à 2151 tonnes, la Haute-Savoie est devenue le troisième département consommateur de propane délivré en réseau canalisé. Ce mode de distribution du propane contribue à la diversification énergétique du territoire et permet aux consommateurs de bénéficier des atouts d'une solution gaz en réseau. Et le Comité français du butane et du propane n'oublie pas de signaler qu'il s'agit d'une "énergie à prix compétitif moins polluante que le fioul et moins chère que l'électricité".





Pays : France Périodicité : Quotidien OJD : 749258



Date: 22 MAI 17

圖

Page 1/1

Le gaz propane se développe en réseau canalisé

L'Ille-et-Vilaine accélère pour distribuer du gaz propane en réseau canalisé. Selon le <u>Comité</u> français butane propane (CFBP), « les ventes de propane ont bondi de 21,21 % pour s'établir à 818 tonnes en 2016, après une hausse de 2,18 % en 2015. Le département confirme ainsi son vif intérêt pour l'énergie propane ».

À la différence du propane livré aux particuliers dans des citernes, la canalisation permet aux consommateurs de bénéficier des atouts d'une solution gaz en réseau, « avec une énergie à prix compétitif moins polluante que le fioul et moins chère que l'électricité », affirme le CFBP.

Seize ans après l'ouverture du marché du gaz, l'installation des réseaux de propane est en croissance dans les collectivités et auprès des bailleurs sociaux et syndicats de copropriété.





Date: 30/04/2017 Heure: 08:21:24 Durée: 00:06:47

Présentateur : Jean-Luc MOREAU /

François SOREL

Ų.

Page 1/4

[EXTRAIT]

RMC

Emission: Votre auto

Script:

François SOREL, Présentateur 1 : Maylis, bonjour.

Maylis, Auditrice: Oui, bonjour messieurs.

Jean-Luc MOREAU, Présentateur 2 : Bonjour Maylis.

[...]

Maylis: Alors, on a deux voitures, une Clio Estate diesel 85 chevaux de 2008, 240 000 kilomètres.

François SOREL: Vous ne roulez pas beaucoup.

Maylis: Non.

François SOREL: Oui, ça ne serve à rien d'acheter un diesel pour faire 12 000 kilomètres par an.

Maylis: Alors, on roulait beaucoup et puis, en fait, avec un changement professionnel, on a beaucoup moins roulé.

François SOREL: D'accord.

Maylis: Donc, on l'a gardé et on a acheté une petite Yaris essence 100 chevaux en septembre 2016.

François SOREL: D'accord.

<u>Maylis</u>: Et mon mari a une voiture de service depuis quelques mois et du coup, on se retrouve avec ces deux voitures, dont une qui roule quasiment plus.

François SOREL: D'accord.

Maylis: Et on sait, en vous écoutant, que ce n'est pas bon de ne pas faire rouler un diesel.

François SOREL: Ah non, non. Ce n'est pas bon de ne pas faire rouler un diesel, c'est moins mauvais de ne pas faire rouler un diesel que de lui faire faire des tout petits trajets ou des embouteillages, c'est moins catastrophique. Cela dit, si vous voulez, à moins que vous fassiez collection d'automobiles, non? Puisque là, ça vous en fait trois si je compte bien la voiture de votre mari plus ces deux-là. Donc, vous voudriez vous séparer de la Yaris essence, de la Clio Estate donc du break Clio pour acheter une autre voiture qui.... Alors, attendez, je vais pousser le raisonnement, vous allez me dire si j'ai raison. ... qui, à la fois, ait la fonctionnalité du break mais ne consomme pas plus ou ne coûte pas plus cher au kilomètre parcouru que la Yaris, c'est ça un peu ?

Maylis: Idéalement, oui. Parce que tous les jours, en plus, je fais au moins maxi 15 kilomètres et je ne dépasse pas les 70 kilomètres/heure.

François SOREL: Ah, oui.

Jean-Luc MOREAU: Ah oui. Alors, vous savez quoi, Maylis?

Maylis: Non.



<u>Jean-Luc MOREAU</u>: Mais non, vous ne savez pas puisque je ne vous l'ai pas dit encore. Il y en a une seule, des voitures, qui correspond...

François SOREL : À ça.

<u>Jean-Luc MOREAU</u>: ... à cette proposition. Et vous savez quoi ? Elle vient d'arriver, mais quand je vous dis, elle vient d'arriver, je ne suis même pas sûr qu'elle soit arrivée dans les concessions encore.

Maylis: D'accord.

François SOREL: Voilà.

<u>Jean-Luc MOREAU</u>: Mais c'est quoi votre budget? <u>François SOREL</u>: Roulement de tambour quand même.

<u>Jean-Luc MOREAU</u>: Oui, roulement de tambour, c'est quoi votre budget? Et je suis sûr que ça rentre.

Maylis: On est maxi, ça serait maxi 20 000.

Jean-Luc MOREAU: Si je vous dis que j'ai une voiture à 17 490 euros qui a un grand break.

Mavlis: Oui.

<u>Jean-Luc MOREAU</u>: Avec une bouille sympa plutôt bien fini, bien équipé et qui va vous coûter moins cher au kilomètre parcouru et que le diesel et que l'essence.

François SOREL: Ce n'est pas une Fuego, ça, ce n'est pas possible. Non, ce n'est pas une Fuego.

<u>Jean-Luc MOREAU</u>: Si si, c'est possible, il y en a une, c'est la Fiat Tipo GPL puisque Fiat vient de relancer le GPL en France et en plus, ils vous font cadeau de l'installation, ils vous font cadeau des 1 500 euros d'installation GPL dedans. Cette voiture, elle démarre, pour le break, à 17 490 euros donc c'est largement dans votre budget, vous pouvez même prendre la finition supérieure, c'est une grande auto. Donc, vous pourrez mettre plein de trucs dedans comme vous faisiez avec votre break mais ça sera encore plus grand, c'est un moteur essence 1,4 litre 120 chevaux qui marche pas mal, bon, qui consomme de l'essence quand on est au Super sans plomb. Mais comme on peut rouler au GPL et qui coûte 70 centimes d'euros le litre et il y a suffisamment de stations, il y en a 1750 en France donc vous en aurez même chez vous. Rouler avec un carburant à 70 centimes, vous allez faire des économies, ça va vous coûter pas plus cher que votre Clio diesel au kilomètre parcouru avec l'avantage de polluer moins et avec l'avantage d'avoir un véhicule à la fois plus puissant et plus grand. Donc, ça n'aura que des avantages. Et franchement, aujourd'hui, je le dis un peu pour tout le monde, pas que pour vous, Maylis, c'est un des modèles sur le marché qui est le plus pertinent en termes de, voilà, il marie économie et écologie. Il n'y a pas beaucoup de modèles qui vous proposent d'être plus propre parce que réellement rouler au GPL, c'est rouler plus propre, c'est le carburant pétrolier, aujourd'hui, qui est le plus propre et de très loin, et de très très très loin, pas de particules. Et dans la vraie vie, des émissions d'oxyde d'azote qui sont entre 100 et 1 000 fois inférieures à celles d'un diesel qui roule en cycle d'usage normal puisque les chiffres de pollutions, on a bien compris avec le Dieselgate, qu'entre l'homologation et la vérité, il y avait un gros écart. Donc, vous faites un geste pour l'environnement, vous faites un geste pour votre porte-monnaie en même temps et puis en plus, vous faites un geste pour vos enfants puisqu'ils vont avoir de la place dans la voiture ou même pour le chien derrière puisqu'il y a de la place dedans. Et puis, allez, franchement, elle n'est pas moche la Tipo. Relativement, elle est agréable à rouler, voilà et elle n'est pas très chère. Après, pour faire mieux, il faut que François vous donne sa carte de crédit, je vous laisse négocier ça avec lui.

Maylis: Oui, on peut citer le nom d'un concessionnaire?

Jean-Luc MOREAU: Oui, allez-y, oui.

<u>Maylis</u>: Oui. Donc, du coup, on avait fait une démarche auprès de Toyota qui nous a fait une offre intéressante pour la Auris Hybride mais bon...

<u>Jean-Luc MOREAU</u>: Ah, oui, mais ce n'est pas les mêmes tarifs. Une Auris, c'est 26 000 euros même s'il vous fait une offre intéressante...

François SOREL: Vous ne serez pas à 20.

Jean-Luc MOREAU: ... forcément, vous ne serez jamais à 20. Alors, là, vous êtes à 17 500.

François SOREL: Avec en plus, le GPL.



Comité Français du <u>Butane et</u> du Propane 8, terrasse Bellini - 92807 PUTEAUX CEDEX <u>contact@cfbp.fr</u> - <u>ww.cfbp.fr</u> N° SIRET : 784 855 033 00063

