

SOMMAIRE

1- STATISTIQUES

- ▶ Données climatiques
- ▶ Chiffres-clés
- ▶ Ventes de GPL en France
- ▶ Installations neuves propane
- ▶ Ventes de véhicules particuliers
- ▶ Baromètre du GPL carburant
- ▶ Connexions au site cfbp.fr

Pages 1-5



1 STATISTIQUES (août 2017)

▶ DONNÉES CLIMATIQUES

	Août 2016	Août 2017	Variation 2017/2016
Température moyenne	21,1 °C	20,8 °C	- 0,3 °C
Nombre de jours ouverts	22	22	idem
Degrés-jours du mois	0,0	0,0	-
Coefficient de rigueur	1,0	1,0	idem
Degrés-jours cumulés	1184,2	1147,7	- 3,1 %

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

▶ Chiffres-clés des GPL pour août 2017

- > Total Ventes « vrac » août 2017 vs août 2016 : 5,5%
- > Total Ventes « conditionné » août 2017 vs août 2016 : 0,2 %
- > Total Ventes « GPL carburant stations » août 2017 vs août 2016 : -13,2%

2- ACTUALITÉS

Pages 6-13

- ▶ Lancement des travaux de révision de la Programmation pluriannuelle de l'énergie et de la Stratégie Nationale Bas Carbone (p.6)
- ▶ Plan Climat : Nicolas Hulot détaille les 4 premières mesures (p.8)
- ▶ Projet de loi de finances 2018 – Calendrier (p.10)
- ▶ Lancement des Assises de la mobilité (p.12)

3 - DANS LES MÉDIAS ! Pages 14-34

- ▶ « Vers un retour de la voiture GPL en France pour une mobilité plus propre » - Gaz Mobilités (p.15)
- Extrait de l'émission « Votre auto du 12 septembre 2017- RMC – avec intervention de François Mariotte, Directeur commercial de Dacia à propos du GPL (p.19)
- ▶ « Plus de 1,5 million de km depuis 1995 en 9 voitures GPL » - Gaz Mobilités (p.21)
- ▶ « La voiture propre, mythe ou réalité ? » - BFM Business (p.25)
- ▶ « Chauffages en terrasse : la température monte » - L'Auvergnat (p.28)
- ▶ « UPS parie sur le GNC, le GPL et le VE » - Le Journal des Flottes (p.29)
- ▶ « Une première chez un constructeur ! L'ensemble de la gamme Dacia est disponible en GPL ! » - L'essentiel de l'auto (p.30)
- ▶ « Dacia en mode GPL » - Flottes Automobiles (p.31)
- ▶ « Toute la gamme disponible en GPL » - la Prévention Routière (p.31)
- ▶ « Dacia généralise le GPL » - le Journal des flottes (p.32)
- ▶ « Youth ID : bringing LPG to a new audience » - Exceptional Energy – WLPGA -p.33)



► VENTES DE GPL EN FRANCE (en tonnes) : adhérents du CFBP - août 2017

	MOIS			CUMUL ANNÉE		
	Août 2017	Août 2016	Variation	Août 2017	Août 2016	Variation
BUTANE						
conditionné	21 151	21 242	-0,4%	155 937	161 741	-3,6%
vrac	1 474	1 673	-11,9%	18 589	22 790	-18,4%
s/total Butane	22 625	22 915	-1,3%	174 526	184 531	-5,4%
conditionné	12 122	12 105	0,1%	83 578	83 568	
Condi/carburant	4 245	4 106	3,4%	40 213	39 727	1,2%
s/total conditionné	16 367	16 211	1,0%	123 791	123 295	0,4%
Vrac carburant	2 062	2 048	0,7%	19 846	19 965	-0,6%
Vrac 0/6 T	18 875	21 447	-12,0%	365 257	357 214	2,3%
Vrac 6/12 T	6 273	5 609	11,8%	77 646	79 416	-2,2%
Vrac 12/80 T	12 031	9 547	26,0%	125 645	121 987	3,0%
Vrac 0/80 T	37 179	36 603	1,6%	568 548	558 617	1,8%
Vrac > 80 T	13 215	11 631	13,6%	138 406	134 095	3,2%
Réseau canalisé	1 976	1 025	92,8%	48 346	38 811	24,6%
Sous-total vrac	54 432	51 307	6,1%	775 146	751 488	3,1%
Sous-total propane	70 799	67 518	4,9%	898 937	874 783	2,8%
GPLc / Stations	6 347	7 316	-13,2%	43 386	49 101	-11,6%
Total conditionné	37 518	37 453	0,2%	279 728	285 036	-1,9%
Total vrac	55 906	52 980	5,5%	793 735	774 278	2,5%
TOTAL	99 771	97 749	2,1%	1 116 849	1 108 415	0,8%
Dont carburant	12 654	13 470	-6,1%	103 445	108 793	-4,9%

▶ INSTALLATIONS NEUVES GAZ PROPANE - juillet & août 2017

RÉGIONS	MOIS			CUMUL ANNÉE		
	Juillet 2017	Juillet 2016	variation	Juillet 2017	Juillet 2016	variation
Bretagne	27	21	+ 29%	186	189	- 2%
Centre	30	22	+ 36%	182	169	+ 8%
Corse	2	2	+ 0%	17	97	- 82%
Ile de France	17	12	+ 42%	89	93	- 4%
Pays de Loire	73	48	+ 52%	287	381	- 25%
Provence Alpes Côte d'Azur	20	13	+ 54%	86	215	- 60%
Auvergne-Rhône Alpes	130	102	+ 27%	818	958	- 15%
Hauts de France	35	26	+ 35%	180	179	+ 1%
Grand Est	22	33	- 33%	153	175	- 13%
Occitanie	26	21	+ 24%	305	252	+ 21%
Normandie	39	25	+ 56%	214	247	- 13%
Nouvelle Aquitaine	51	49	+ 4%	337	325	+ 4%
Bourgogne-Franche-Comté	33	14	+ 136%	179	195	- 8%
TOTAL	505	388	+ 30%	3033	3475	- 13%

RÉGIONS	MOIS			CUMUL ANNÉE		
	Août 2017	Août 2016	variation	Août 2017	Août 2016	variation
Bretagne	8	4	+ 100%	194	193	+ 1%
Centre	15	8	+ 88%	197	177	+ 11%
Corse	0	0		17	97	- 82%
Ile de France	6	11	- 45%	95	104	- 9%
Pays de Loire	6	20	- 70%	293	401	- 27%
Provence Alpes Côte d'Azur	15	5	+ 200%	101	220	- 54%
Auvergne-Rhône Alpes	133	38	+ 250%	951	996	- 5%
Hauts de France	17	21	- 19%	197	200	- 2%
Grand Est	15	8	+ 88%	168	183	- 8%
Occitanie	31	27	+ 15%	336	279	+ 20%
Normandie	20	19	+ 5%	234	266	- 12%
Nouvelle Aquitaine	30	28	+ 7%	367	353	+ 4%
Bourgogne-Franche-Comté	13	17	- 24%	192	212	- 9%
TOTAL	309	206	+ 50%	3342	3681	- 9%

Source : Qualigaz

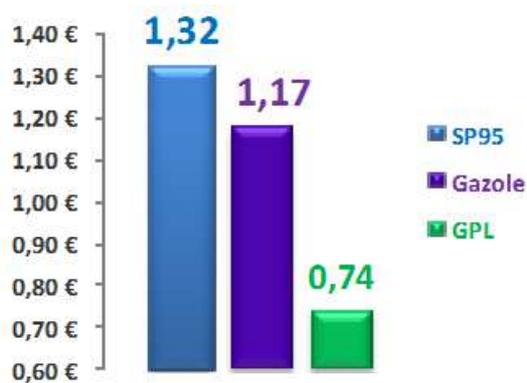
► VENTES DE VÉHICULES PARTICULIERS NEUFS EN FRANCE PAR ÉNERGIE

août 2017

Énergies	Août				Cumul à fin Août 2017			
	2017	2016	variation	PDM	2017	2016	variation	PDM
Gazole	50 955	50 397	1,1%	47,4%	664 577	703 109	-5,5%	47,8%
Essence	50 120	43 520	15,2%	46,6%	657 914	578 897	13,6%	47,3%
GPL	37	21	76,2%	0,0%	300	207	44,9%	0,0%
Hybride	5 013	3 298	52,0%	4,7%	50 614	36 380	39,1%	3,6%
Électrique	1 266	919	37,8%	1,2%	16 331	14 322	14,0%	1,2%
Superéthanol	40	47	-14,9%	0,0%	401	672	-40,3%	0,0%
GNV	8	9	0,0%	0,0%	62	42	47,6%	0,0%
Autres	10	0	0,0%	0,0%	29	0	0,0%	0,0%
TOTAL	107 449	98 211	9,4%	100,0%	1 390 228	1 333 629	4,2%	100,0%

Source : 3A

► BAROMÈTRE MENSUEL DU GPL CARBURANT : moyenne août 2017



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

► CONNEXIONS AU SITE cfbp.fr

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

	Mai 2017	Juin 2017	Juillet 2017	Août 2017
Nombre total de visites sur le site	24 091	23486	23739	24841
Top 5 des points d'entrée sur le site				
Accueil	39,4 %	39.7%	33,7 %	39.4%
Carte stations GPL/CFBP	11,5 %	13.1%	18,4 %	17.8%
Caractéristiques générales des GPL	7,6 %	6.1%	4,8 %	4.1%
Réseau des stations	2,5 %	2.2%	2,7 %	2.7%
Atouts du GPL	2,2 %	2.0%	-	-
Offres véhicules neufs	39,4 %	39.7%	3,3 %	-
Équipement d'un véhicule neuf	11,5 %	13.1%	-	-
Conseils et informations	-	--		2.2%

Lancement des travaux de révision de la Programmation pluriannuelle de l'énergie et de la Stratégie Nationale Bas Carbone



La programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) et la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) sont deux outils de pilotage centraux de la politique énergétique.

La PPE décline de façon opérationnelle les orientations de la politique énergétique. Publiée le 28 octobre 2016 au Journal Officiel, la première période actuellement en cours définit cinq priorités d'actions : développer l'efficacité énergétique, réduire la consommation d'énergie finale et primaire d'énergies fossiles ; accélérer le développement des énergies renouvelables ; garantir la sécurité d'approvisionnement dans le respect des exigences environnementales ; préparer le système énergétique de demain ; et développer la mobilité propre.

La SNBC, approuvée le 19 novembre 2015, s'appuie quant à elle sur un scénario de référence élaboré au cours d'un exercice de modélisation prospective. Des budgets carbone à ne pas dépasser sont fixés pour les périodes 2015-2018, 2019-2023, 2024-2028. Selon le calendrier initial, la stratégie devait être revue d'ici fin 2018, puis tous les 5 ans, après examen des résultats obtenus durant la période couverte par le budget carbone venant de s'achever.

Le Ministère de la Transition écologique et solidaire vient à ce titre de lancer les travaux de concertation pour réformer ces deux documents programmatiques en vue de l'élaboration de la prochaine période 2019-2023.

Quatre groupes de travail sectoriels seront réunis chacun deux fois entre le 28 septembre et le 25 octobre afin de déterminer la demande énergétique du scénario de la PPE et de la SNBC. Cette évaluation est jugée nécessaire pour élaborer de nouvelles mesures permettant à la France de tenir ses objectifs énergétiques et climatiques.

Calendrier des deux premières séries de réunions :

- Groupe de travail résidentiel/tertiaire : vendredi 29 septembre de 9h30 à 12h30 & mercredi 18 octobre de 14h30 à 17h30
- Groupe de travail transport : vendredi 29 septembre de 14h30 à 17h30 & mardi 17 octobre de 14h30 à 17h30
- Groupe de travail Industrie/gaz fluorés/déchets : jeudi 28 septembre de 9h30 à 12h30 & mardi 17 octobre de 9h30 à 12h30
- Groupe de travail Economie : mardi 3 octobre de 14h30 à 17h30 & mercredi 25 octobre de 14h30 à 17h30

Le CFBP participera à ces ateliers, ainsi que l'Association française du gaz.

Des ateliers portant sur les différentes filières de production d'énergie ainsi que sur les systèmes énergétiques (réseau, stockage, sécurité d'approvisionnement) sont également organisés :

- Atelier "Offres de stockage" : Mardi 24 octobre 2017 de 9h à 12h
- Atelier consacré aux réseaux de chaleur et de froid : Jeudi 28 septembre de 9h30 à 12h

La PPE et SNBC s'articulent avec différents plans, programmes et stratégies qui déclinent de manière opérationnelle leurs priorités d'action :

- **La stratégie pour le développement de la mobilité propre**
- **La stratégie nationale de mobilisation de la biomasse**, qui a notamment pour objectif de développer l'approvisionnement des installations de production d'énergie, comme les appareils de chauffage domestique au bois, les chaufferies collectives industrielles et tertiaires, les unités de cogénération et de production de biocarburants.
- **Le plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques (PREPA)** : la politique énergétique et la PPE doivent contribuer à l'atteinte des objectifs de réduction de la pollution atmosphérique définis par le PREPA.
- **Le plan de programmation de l'emploi et des compétences**, qui définit les besoins d'évolution en matière d'emploi et de compétence sur les territoires et dans les secteurs professionnels, au regard de la transition écologique et énergétique.
- **La stratégie nationale de la recherche énergétique**, volet « énergie » de la stratégie nationale de recherche, qui prendra en compte les orientations définies par la SNBC et la PPE.
- **Schémas régionaux traitant du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE et SRADDET)**

Calendrier du processus de révision :

Sept.- Nov. 2017	Déc. 2017 – Mars 2018	Avril 2018 – Mai 2018	Juin 2018	Juillet – Nov. 2018	Déc. 2018
Ateliers sectoriels sur - les déterminants de la demande - les filières d'offre d'énergie - sur les systèmes énergétiques (réseaux...) Assises de la mobilité	Finalisation des scénarios de demande Concertation du public	Modélisation macro-économique	1 ^{ère} version de la PPE 1 ^{ère} version de la SNBC	<i>Pour la SNBC et PPE :</i> Avis de l'autorité environnementale ; consultation du CNTE, du CETE, du public <i>Pour la PPE seule :</i> Consultation du CSE, du Comité de gestion de la CSPE, d Comité du système de distribution d'électricité	Adoption de la SNBC et de la PPE

e.coquin@cfbp.fr

Plan Climat : Nicolas Hulot détaille les 4 premières mesures



Suite à la publication du Plan Climat en juillet dernier, le Ministre de la Transition écologique et solidaire a détaillé plusieurs mesures intéressant les activités de la filière GPL :

1/ Mobilité :

- **Prime à la conversion des véhicules permettant d'opérer une transition du parc automobile français à grande échelle** : la prime de 500 euros à 1 000 euros qui existait jusqu'ici uniquement pour les ménages à revenus modestes évoluera dès 2018 pour être généralisée à tous les Français propriétaires de véhicules essence mis sur le marché avant 1997 ou diesel antérieurs à 2006 qui achètent une voiture neuve ou d'occasion plus récente (vignette Crit'air 1 et 2). Elle sera fixée à 1 000 € pour tous les Français et sera doublée, passant à 2 000 € pour les ménages non imposables.
- Autrement dit, tous les véhicules GPL neuf ou d'occasion, y sont éligibles en remplacement d'un véhicule polluant défini comme ci-dessous puisque tous les véhicules GPL sont classés Crit'air 1.
- Concernant l'achat de voitures électriques, la prime de conversion sera de 2 500 € (contre 4 000 € à l'heure actuelle) et se cumulera avec le bonus de 6 000 € maintenu par le Gouvernement. Le super bonus de 10.000 euros mis en avant dans la communication du précédent gouvernement est donc réduit à 8.500 euros.
- À noter : aucune précision n'est donnée sur la prime à la conversion actuelle de 2.500 euros pour l'achat d'un véhicule hybride rechargeable, laissant à penser que celle-ci serait supprimée. Dans cette hypothèse, ces véhicules ne bénéficieraient plus que du bonus, dont le montant est fixé actuellement à 1.000 euros.
- **Malus** : Le seuil à partir duquel il est applicable va être abaissé : les véhicules émettant plus de 120 g CO₂/km seront désormais concernés, contre 127 g CO₂/km aujourd'hui. "L'objectif européen est d'atteindre 95 g CO₂/km en 2020", indique Nicolas Hulot qui annonce toutefois une évolution "sans brutalité" vers cet objectif. Le montant du malus frappant les véhicules les plus polluants sera relevé à 10.500 euros, révèle également le ministre. Il est actuellement de 10.000 euros pour les véhicules émettant plus de 191 g CO₂/km.
- En revanche, la prise en compte dans le calcul du malus des émissions de particules fines et d'oxydes d'azote, qui avait été envisagée un moment, n'a pas été retenue. L'objectif de réduction des polluants est poursuivi "dans les normes toujours plus exigeantes", justifie Nicolas Hulot, tandis que les émissions de dioxyde de carbone (CO₂) sont ciblées par le bonus-malus.

2/ Généralisation du chèque énergie

- Expérimenté jusque-là dans 4 départements, il sera étendu à toute la France.
- Le chèque énergie sera attribué automatiquement au bénéficiaire selon un barème pouvant aller de 48 à 227 € en fonction de leur situation de revenu et de famille.
- En 2019, le montant du « chèque énergie » sera revalorisé de 50 € et passera donc à 200 € en moyenne, en cohérence avec l'augmentation de la fiscalité carbone.

3/ CITE

- À partir de 2019, le crédit d'impôt se transforme en prime, au moins pour les ménages aux revenus les plus modestes, versée dès que les travaux seront achevés.
- D'ici à la mise en place de cette prime en 2019, le CITE sera prorogé d'un an jusqu'au 31 décembre 2018 (PLF 2018) et son périmètre adapté :
 - Le MTEs a décidé de **concentrer le CITE** sur certains travaux considérés les plus efficaces en économie d'énergie (comme **l'isolation des combles ou le changement de chaudière**). A contrario, le taux du CITE sera réduit pour les portes et les fenêtres considérés d'une moindre efficacité et suscitant des effets d'aubaine ;
 - En matière de renouvellement des moyens de chauffage et de fourniture d'eau chaude sanitaire, **le CITE sera recentré vers la chaleur renouvelable** (bois, biomasse, géothermie, pompe à chaleur, solaire thermique, réseau de chaleur) **et les chaudières gaz à condensation**.
 - Autres nouveautés annoncées par le ministère :
Le CITE intégrera les frais d'audit et d'accompagnement afin de généraliser l'accès au conseil indispensable pour réduire la précarité énergétique
Il intégrera aussi désormais les coûts pour des prestations de raccordement aux réseaux de chaleur, ce qui permettra de soutenir le développement de la chaleur renouvelable collective.

4/ CEE - Pour le changement d'une chaudière au fioul

- En complément du crédit d'impôt transition énergétique, l'aide au remplacement d'une vieille chaudière fioul par une chaudière utilisant des énergies renouvelables (pompe à chaleur, chaudière bois) sera renforcée pour les ménages aux revenus modestes et très modestes.
- Le coup de pouce sera sensiblement réorienté et renforcé pour faire bénéficier d'une aide les ménages modestes et très modestes qui se débarrassent d'une vieille chaudière au fioul pour passer à une chaudière plus performante utilisant des énergies renouvelables (chaudière bois ou biomasse, pompe à chaleur air/eau). Dans ce cas, la prime s'élève à :
 - 3000€ pour les ménages en grande précarité, c'est-à-dire les ménages très modestes au sens de l'ANAH ;
 - 2 000 € pour les ménages en situation de précarité, à savoir les ménages modestes au sens de l'ANAH.

5/ Sur l'évolution de la trajectoire carbone

- Comme annoncé par le Plan climat de juillet 2017, le projet de loi de finances 2018 prévoit d'accélérer la trajectoire de la composante carbone pour atteindre une valeur de la tonne de CO2 de 44,6 €/tCO2 pour 2018, 55 €/tCO2 pour 2019, 65,4 €/tCO2 pour 2020, 75,8 €/tCO2 pour 2021, et 86,2 €/tCO2 pour 2022.

e.coquin@cfbp.fr

Projet de loi de finances 2018



Le projet de loi de finances a été présenté devant la commission des finances de l'Assemblée nationale.

Voici les principales mesures intéressant la filière :

Fiscalité des énergies - Article 9 : Trajectoire de la composante carbone pour la période 2018-2022 et conséquences en matière de tarifs des taxes intérieures de consommation

La nouvelle trajectoire fixe la valeur de la tonne de carbone à 44,60 € en 2018, 55 € en 2019, 65,40 € en 2020, 75,80 € en 2021 et 86,20 € en 2022.

Dans la version actuelle :

- le butane et le propane combustible sont exemptés.
- La TICPE sur le GPL utilisé comme carburant augmente à 20,71 €/100kg nets contre 17,77 €/100kg en 2017 et celle sur le GPLc sous condition d'emploi à 15,91 €/100kg nets en raison de l'augmentation de la trajectoire carbone.

Afin de réaliser le rapprochement de la fiscalité applicable au gazole et à l'essence, le présent article fixe par ailleurs une trajectoire de convergence en quatre ans des tarifs de ces deux produits, de 2018 à 2021.

Article 8 : Prorogation et aménagement du crédit d'impôt pour la transition énergétique (CITE)

Le présent article a pour objet de **proroger la période d'application du CITE** pour une année, soit **jusqu'au 31 décembre 2018**, afin d'assurer la continuité du soutien public à la rénovation énergétique des logements jusqu'à la mise en place d'un mécanisme alternatif plus efficient.

Il est proposé de supprimer **l'éligibilité au CITE** de certains équipements, matériaux ou appareils, sans que cette exclusion n'ait d'incidence sur le taux réduit de taxe sur la valeur ajoutée (TVA) applicable.

Le présent article a pour objet de **réduire puis de supprimer le crédit d'impôt** pour les dépenses d'acquisition de **matériaux d'isolation thermique des parois vitrées**, de **volets isolants** et de **portes d'entrée donnant sur l'extérieur** :

- tout d'abord, le taux du crédit d'impôt sera ramené à 15 % au lieu de 30 % pour les dépenses payées à compter du 27 septembre 2017 ;

- ensuite, l'éligibilité au crédit d'impôt sera supprimée pour les dépenses payées à compter du 28 mars 2018.

Le présent article a également pour objet **d'exclure du bénéfice du CITE**, pour les dépenses payées à compter du 27 septembre 2017, **les dépenses d'acquisition de chaudières à haute performance énergétique les plus carbonées**, celles **utilisant le fioul** comme source d'énergie.

Des dispositions transitoires sont prévues, afin de maintenir l'éligibilité de tels équipements pour les dépenses payées jusqu'au 31 décembre 2018 et engagées par l'acceptation d'un devis et le versement d'un acompte avant le 27 septembre 2017.

Enfin, le taux réduit de 5,5 % de la TVA sera maintenu sans discontinuité pour les travaux portant sur la pose, l'installation et l'entretien des matériaux et équipements que le présent article exclut du bénéfice du CITE.

Article 24 – Modification du barème du malus automobile

Le Gouvernement poursuit la modification du barème du malus automobile dans la lignée de ce qui était jusqu'alors réalisé afin de favoriser l'achat de véhicules neufs émettant le moins de CO₂. Le dispositif proposé vise, à parti du 1er janvier 2018 à mettre en œuvre :

- Un abaissement du seuil d'application du malus à 120 grammes d'émission de dioxyde de carbone par kilomètre
- Un barème progressif, de 50 euros pour les véhicules émettant 120g CO₂/km à 10 500 euros pour les véhicules émettant 185g CO₂/km ou plus.
- Un recentrage des bonus accompagne cette mesure de redressement afin de concentrer les aides sur le soutien aux véhicules les moins émetteurs de CO₂ et de limiter la hausse des malus.

Calendrier :

Du 17 octobre au 22 décembre, se dérouleront les discussions et votes du **Projet de loi de Finances pour 2018**.

Le délai limite de dépôt du texte du projet de loi de finances est **fixé au mardi 3 octobre**.

Première partie - Recettes

- L'examen en première lecture de la première partie du projet de loi de finances aura lieu **entre le mardi 17 et le lundi 23 octobre**, pour un vote solennel sur l'ensemble du texte le mardi 24 octobre.

Seconde partie & articles non rattachés - Dépenses

- La discussion de la seconde partie débutera le **mardi 31 octobre**.
- La discussion des articles non rattachés aura lieu à partir du **jeudi 16 novembre**.
- Le **vote solennel** sur l'ensemble du PLF aura lieu le **mardi 21 novembre**.

Adoption définitive du texte

- L'adoption définitive du projet de loi devra intervenir au plus tard le **vendredi 22 décembre 2017**. Cela correspond à l'échéance du délai constitutionnel de soixante-dix jours, prévu par l'article 47 de la Constitution.

e.coquin@cfbp.fr

Lancement des Assises de la mobilité

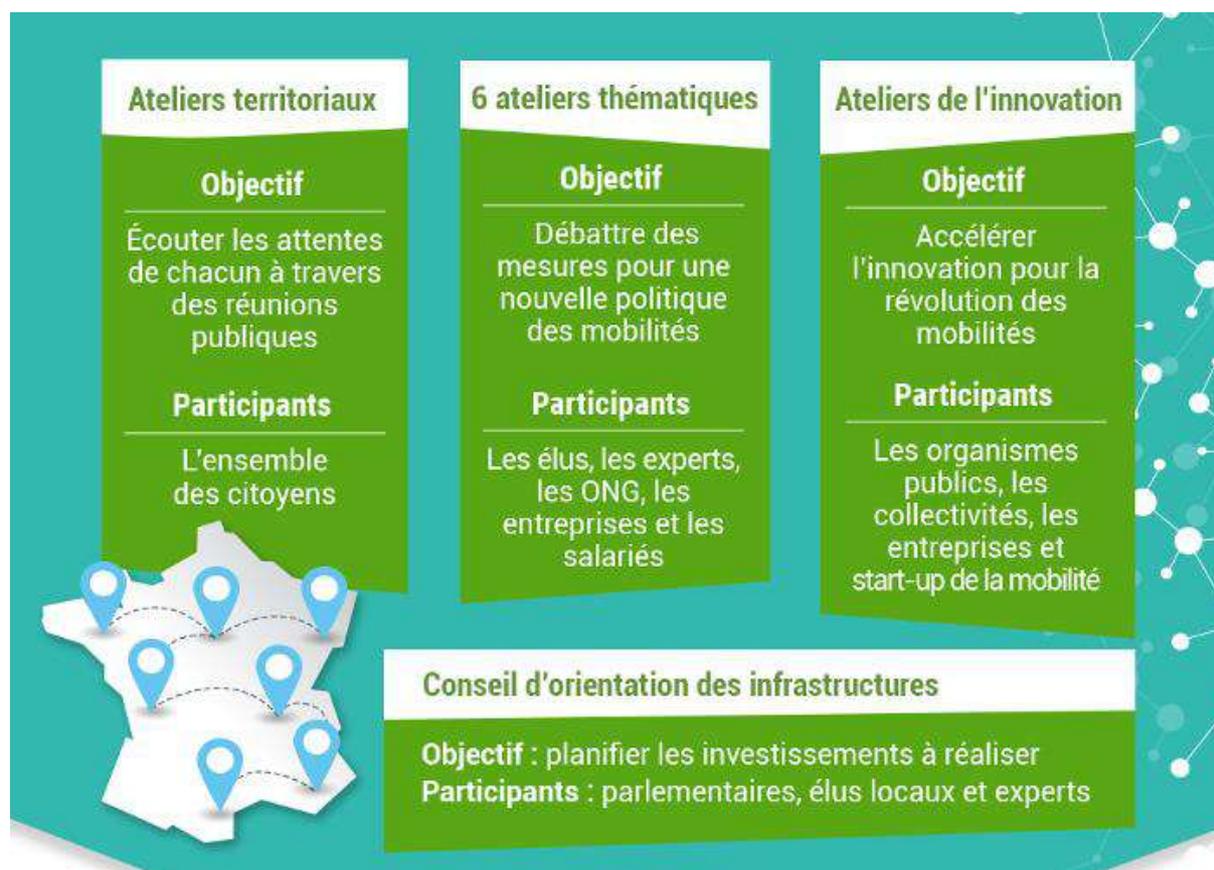


D'une durée de 3 mois, de septembre à décembre 2017, les Assises nationales de la mobilité ont pour objectif d'identifier les besoins et les attentes prioritaires de tous les citoyens dans leurs déplacements. **L'objectif est la construction d'une nouvelle politique publique des mobilités** pour « tirer le meilleur parti des innovations, résoudre la problématique des financements et favoriser la transition écologique ».

Au premier semestre 2018, une loi d'orientation sera présentée en considération des travaux issus de ces Assises.

Une [plateforme ouverte](#) à toutes les contributions a également été mise en ligne mardi 19 septembre. Il vous est possible, ainsi qu'élus, associations professionnelles et syndicales, ONG, entreprises et grand public de l'ensemble du territoire de participer.

En parallèle, plusieurs ateliers sont également mis en place :



Présidents des six groupes de travail des Assises de la mobilité :

- L'ancien député expert des transports Gilles Savary (PS) préside celui sur la sécurité et la sûreté
- La députée LR Valérie Lacroute, l'intermodalité
- Patrick Oliva, ancien dirigeant de Michelin et cofondateur du partenariat Paris Process on Mobility and Climate (PPMC), l'environnement
- Le député UDI Bertrand Pancher, le numérique
- Le président de la commission transports de Régions de France, Michel Neugnot (PS), les « fractures sociales et territoriales »
- Noël de Saint-Pulgent, chef de la mission de contrôle économique et financier des transports de SNCF, se voit confier le délicat sujet « gouvernance et financement ».



3 DANS LES MÉDIAS !

- « Vers un retour de la voiture GPL en France pour une mobilité plus propre » - Gaz Mobilités (p.15)
- Extrait de l'émission « Votre auto du 12 septembre 2017- RMC – avec intervention de François Mariotte, Directeur commercial de Dacia à propos du GPL (p.19)
- « Plus de 1,5 million de km depuis 1995 en 9 voitures GPL » - Gaz Mobilités (p.21)
- « La voiture propre, mythe ou réalité ? » - BFM Business (p.24)
- « Chauffages en terrasse : la température monte » - L'Auvergnat (p.27)
- « UPS parie sur le GNC, le GPL et le VE » - Le Journal des Flottes (p.28)
- « Une première chez un constructeur ! L'ensemble de la gamme Dacia est disponible en GPL ! » - L'essentiel de l'auto (p.29)
- « Dacia en mode GPL » - Flottes Automobiles (p.30)
- « Toute la gamme disponible en GPL » - la Prévention Routière (p. 30)
- « Dacia généralise le GPL » - le Journal des flottes (p.31)
- « Youth ID : bringing LPG to a new audience » - Exceptional Energy – WLPGA (p.32)



Vers un retour de la voiture GPL en France pour une mobilité plus propre

© 01/09/2017 PHILIPPE SCHWOERER VÉHICULE GPL, VOITURE GPL 0 COMMENTAIRE(S)



Si la filière GPL fait aujourd'hui moins de bruit que l'électrique, elle représente une alternative au diesel ou à l'essence qui pourrait bien être de plus en plus mise en avant en France. Directeur général du CFBP, Joël Pedessac explique pourquoi.

CFBP

Le CFBP, c'est le Comité Français du Butane et du Propane, les 2 gaz qui entrent dans la composition du GPL, ce carburant utilisé depuis des dizaines d'années dans nombre de voitures à motorisation essence. Point de constructeurs automobile parmi les membres de l'organisme, mais des distributeurs de gaz (Antargaz, Butagaz, Primagaz, Finagaz), auxquels se sont associés des transporteurs (E-b-Trans, GCATrans, Samat et SNCF Fret), des fabricants de matériel de stockage et/ou de services associés, et divers autres acteurs concernés par la filière.

Sur son [site Internet](#), le CFBP indique clairement quelles sont les missions qui lui sont attribuées : « *représenter ses adhérents auprès des pouvoirs publics afin de défendre leurs intérêts ; participer aux travaux de normalisation à l'échelon national, européen et mondial ; prendre part à l'évolution des techniques et de la réglementation régissant les GPL ; contribuer à l'amélioration de la sécurité des équipements et des installations ; organiser des actions de formation professionnelle spécifiques aux métiers des GPL ; mettre à la disposition de ses adhérents des informations statistiques, économiques et techniques sur les GPL ; promouvoir les produits de la filière GPL* ».

A OUBLIER

La filière du GPL s'est à une époque retrouvée quelque peu plombée par différentes affaires et quelques obstacles qui ont pu faire fuir bien des automobilistes. On oublie les rares voitures qui ont explosé, les pompes situées à l'écart dans les stations, les restrictions d'accès dans les parkings souterrains, l'impossibilité de régler son plein par carte bancaire 24/7, les réservoirs à changer et faire éprouver régulièrement, l'obligation d'avoir recours à une entreprise agréée pour travailler sur la chaîne d'alimentation GPL, etc. !

Pas mal de choses ont changé, sans que l'on s'en aperçoive, et en particulier ces 5 dernières années. De quoi redonner confiance dans une offre en carburant déjà existante, compétitive, éprouvée, sans limite d'autonomie, avec un réseau d'avitaillement déjà en place et suffisamment dense... pour rouler plus vertueusement avec de classiques voitures à essence simplement équipées d'un peu de matériel supplémentaire.

ET 2040 ?

Quand le gouvernement parle d'interdire la commercialisation des voitures à essence ou au gazole d'ici 2040, c'est le carburant même qui est visé, d'origine pétrolière, du fait de son impact agressif sur l'environnement et la santé publique. Mais pas la technologie ! Surtout s'il est possible de l'exploiter avec des produits bien plus doux.

En la matière, ce qui est valable pour le GNV l'est aussi pour le GPL, les deux filières pouvant toutes les deux se développer à partir de solutions de motorisation déjà existantes. Pour l'automobiliste, le plus du GPL est d'être déjà disponible dans toute la France sans bouleversement des habituels scénarios d'approvisionnement en carburant.

« On compte en Europe 35.000 points de livraison GPL, dont 1.750 en France. Sur ces 1.750 points, entre 550 et 600 sont installés dans les stations-service des enseignes de la grande distribution, de 300 à 400 dans les stations d'autoroutes », chiffre Joël Pedessac (photo ci-contre) qui souligne que « toutes les stations sur autoroute délivrent désormais du GPL ». Notre interlocuteur certifie que le CFBP veille à ce que le nombre de points reste stable. « Si une station ferme, comme ça arrive fréquemment du fait, par exemple, de restructurations programmées par les pétroliers, nous en cherchons une autre prête à délivrer du GPL, pour compenser ».



A PARTIR DE MATIÈRES RENOUVELABLES

GPL signifiant « Gaz de pétrole liquéfié », on pourrait être tenté de croire qu'il n'aurait pas plus d'avenir que l'essence ou le gazole. A la question « Le GPL est-il vraiment moins polluant ? », le site Internet du CFBP répond : « Le GPL ne contient ni benzène, ni soufre et ne produit pas de particules. Par rapport aux carburants conventionnels, le GPL réduit significativement les polluants (CO, CO2, hydrocarbures...) : le GPL est le carburant le moins polluant aujourd'hui disponible en stations-service ». Ce produit est obtenu du gaz naturel pour plus de 60%, verdissant la filière par une origine renouvelable qui se développe.

24/7

Si autrefois il pouvait être compliqué de s'approvisionner en GPL de nuit, les dimanches et jours fériés, « *c'était en raison d'une exigence des pouvoirs publics qui imposaient la présence de personnel dans la station pour distribuer du GPL, comme c'est encore le cas en Italie même pour l'essence ou le gazole* », explique Joël Pedessac.

Depuis 4-5 ans, on peut s'approvisionner 24/7 avec une carte bancaire lorsque les pompes sont prévues pour cela. Preuve que la distribution de ce gaz de pétrole liquéfié a acquis une confiance des pouvoirs publics quant à son utilisation et sa distribution : « *les pompes qui le distribuent ne sont plus isolées à un bout de la station, mais de plus en plus dans un appareil qui délivre également du gazole ou de l'essence* », commente le DG du [CFBP](#).

MOINS DE CONTRAINTES

Autrefois, la durée de vie des réservoirs GPL était limitée. Il fallait donc les changer 1 ou 2 fois dans la vie d'une voiture équipée et les faire éprouver régulièrement. « *Ce n'est plus le cas depuis 2001 !* », affirme Joël Pedessac.

Autre évolution, « *alors qu'il fallait absolument confier la monte et l'entretien du système GPL à un établissement agréé, on parle aujourd'hui de compétences : n'importe quel garagiste qui a les compétences suffisantes en carrosserie, électricité automobile, et mise au point moteur peut intervenir, au besoin en s'informant auprès des fournisseurs des équipements concernés* », détaille notre interlocuteur.

REBOND DANS L'OFFRE EN VOITURES NEUVES



Depuis 4 ou 5 ans, la vie est plus facile pour les utilisateurs de voitures alimentées au GPL. Pourtant, cette période coïncide avec une offre plus chiche de la part des constructeurs. « *Fiat et Opel proposent encore des voitures GPL à leur catalogue, mais assez timidement. Tous les constructeurs ont dans leur gamme une offre GPL disponible quelque part en Europe, mais pas forcément chez nous. Si l'on prend PSA, par exemple, une Citroën C3 existe en France, mais aucune Peugeot !* », se désole Joël Pedessac.

Le changement de gouvernement qui espère s'appuyer sur plusieurs formes d'alternatives au pétrole dans sa lutte contre la pollution et les problèmes de santé publique dus aux émissions des transports devrait modifier la donne. Des constructeurs envoient déjà de nouveaux messages interpellant : « *Les Fiat GPL sont au prix des modèles essence, Dacia propose une monte d'origine sur toute sa gamme* », illustre le DG du [CFBP](#).

DES VOITURES MÊME À PETIT PRIX

« *Si on prend Dacia, on peut aujourd'hui acheter un modèle neuf équipé au GPL pour 10.000 euros. En occasion, une Sandero de 2008 qui permet de rouler dans les zones à circulation restreinte mises en place lors des pics de pollution coûte tout au plus 3.000 euros* », chiffre Joël Pedessac.

« Nous avons établi un protocole de partenariat avec Elite Auto. Cette opération est une opportunité pour mettre en avant les modèles GPL auprès des clients du mandataire automobile », poursuit-il. « Pour nous, la technologie concurrente, c'est principalement le diesel », estime-t-il. « A l'usage, le coût d'un véhicule GPL est similaire à celui d'un diesel, et 30% plus avantageux que le modèle essence équivalent », certifie-t-il. « Aujourd'hui, le GPL est à environ 0,70 euros le litre, soit à peu près 50% du prix du litre d'essence, avec une fiscalité qui devrait s'alourdir pour l'essence et le gazole », prévoit le DG du CFBP.

CONVERSION

Sur les 35 millions d'automobiles en circulation en France actuellement, 16 millions sont alimentées à l'essence. Le marché de la conversion est donc immense ! Nombre de voitures vont connaître la casse car écartées de la circulation dans les zones d'accès restreints lors des pics de pollution. Beaucoup, à condition d'être équipées d'un moteur en parfait état et peu kilométré, pourraient connaître une seconde vie en recevant un système d'alimentation au GPL.

« La conversion, - ou retrofit, seconde monte ou encore after market -, concerne 90% des voitures GPL en circulation », commente Joël Pedessac. « Seulement quelques centaines de véhicules ont été ainsi transformés en France l'année dernière, contre 100.000 en Italie ! », compare-t-il. Une conversion de qualité nécessite un budget somme toute raisonnable, de l'ordre de 2.000 euros, qui comprennent la réception du véhicule à titre isolé auprès de la Dreal. « Les Italiens savent faire pour 1.500 euros », précise notre interlocuteur. Ce prix plus serré témoigne de la vivacité du marché de l'autre côté des Alpes et promet pour la France un coût d'installation abaissé en cas de multiplication des demandes.

DES PROJECTIONS ?

En dépit de signaux qui passent au vert pour la filière GPL, Joël Pedessac ne souhaite pas dresser de projections : « C'est assez compliqué de le faire en général au sujet des énergies alternatives, car l'évolution est très dépendante des pouvoirs publics ».

Ce qu'il peut dire, c'est que « le GPL représente aujourd'hui en France 0,2% du marché des carburants ». En 2016, on comptait environ 210.000 véhicules GPL en circulation sur un parc automobile de 35 millions d'unités. « Entre 2008 et 2010, 100.000 voitures GPL de plus ont été vendues car l'Etat avait poussé en ce sens », rapporte notre interlocuteur. « Le marché pourrait exister très rapidement : les constructeurs savent faire, le réseau de distribution du carburant est là, nombre d'automobilistes seraient prêts à s'y mettre », assure-t-il. Dans les mois qui viennent, tout au plus sous 2 ans, on y verra bien plus clair dans le rôle que les pouvoirs publics voudront bien donner au GPL.

Gaz Mobilité et moi-même remercions Joël Pedessac pour sa très grande réactivité et le temps pris pour répondre avec précision à nos interrogations.



RMC
Emission : Votre auto

Script :

Présentateur 1 : Ah là là, respirons, on se croirait en pleine forêt.

Présentateur 2 : Oui mais on est en pleine forêt, tiens, il faudrait délocaliser en pleine forêt la chronique.

Présentateur 1 : Ça serait bien.

Présentateur 2 : Eh bien oui.

Présentateur 1 : Et puis, imaginez : vous êtes en pleine forêt comme ça et puis d'un coup, vous avez un Dacia GPL qui arrive et là, la vie est belle.

Présentateur 2 : Eh oui, alors, Dacia qui remet au goût du jour le GPL. Bon, la question, c'est : pourquoi l'avoir abandonné ? Mais la deuxième question, c'est : pourquoi le ramener ? Eh bien, j'ai posé la question à François Mariotte, le directeur commercial monde de Dacia.

François MARIOTTE, Directeur commercial monde de Dacia : Le GPL est un carburant qui est à la fois écologique et économique. Alors, il est écologique parce qu'il n'émet quasiment pas de NOx, vous savez, ces oxydes d'azote qui sont irritants pour les voies respiratoires et quasiment pas de particules fines qui sont les deux polluants majeurs émis par la circulation urbaine. Donc, Dacia apporte avec le GPL une solution très efficace à la problématique de la pollution urbaine et je vous ai dit aussi économique. À la pompe, le GPL est le moins cher des carburants, c'est 70 centimes le litre, c'est environ deux fois moins cher que l'essence. Et puis, à l'achat, un véhicule GPL, c'est moins cher qu'un diesel et c'est seulement 700 euros de plus qu'un véhicule essence. La carte grise est gratuite ou à moitié prix sur un véhicule GPL. Et puis, encore une fois, ce carburant GPL est disponible sur tous nos modèles de la gamme Dacia.

Présentateur 2 : Voilà. Le GPL est une bonne solution écologique et économique. Bon, il y a 1 750 stations en France, donc on en trouve, il coûte aux alentours de 70 centimes. Pour rouler en ville, c'est une bonne solution et puis Dacia le propose sur six modèles. Vous avez la Logan MCV, la Sandero, le Duster, le Lodgy, le Dokker, alors, avec différents moteurs. Soit, le TCE 90, c'est un moteur turbocompressé, soit le SCE 110 chevaux. Sur le Duster, c'est le SCE 115 chevaux. Tous ces moteurs-là sont vraiment des moteurs biens par rapport aux premières Dacia GPL qu'on a connu il y a quelques années qui étaient en fait des vieux moteurs qui étaient passés au GPL. Là, on est sur une nouvelle génération de moteur. Donc, déjà, on ne va pas perdre en agrément par rapport aux moteurs quand ils fonctionnent à l'essence. Et puis, alors, les tarifs, c'est surtout ça. Vous avez là, par exemple, une Logan TCE 90, c'est 10 900 euros au GPL donc franchement, c'est vraiment intéressant. Un Duster GPL, le modèle de base est à 12 790 euros et si vous voulez le Lexus, la Silver Line...

Présentateur 1 : Le Lexus avec les chaises en cuir.

Présentateur 2 : À 14 550 euros. Alors, moi aussi, j'ai posé une deuxième question et ça, ceux qui ont déjà du Dacia GPL. C'est vrai qu'à l'époque, il y avait eu des problèmes de fiabilité dans le temps parce que les réservoirs en particulier se corrodait relativement facilement, c'était du GPL low-cost, on va dire ça comme ça.

Présentateur 1 : C'est réglé tout ça.

Présentateur 2 : Dacia a rectifié le tir. Aujourd'hui, la qualité est supérieure à ce que c'était autrefois et ils garantissent d'une part la longévité des organes GPL et en plus, le réseau aujourd'hui, à l'habitude de l'entretien du GPL, ce qui n'était pas le cas quand la première génération est arrivée.

Présentateur 1 : On est d'accord.

Présentateur 2 : Donc, ça reste pour moi, c'est une des meilleures solutions actuellement.

Présentateur 1 : Oui, dommage qu'il n'y a plus ces qui sont énormes qu'il y avait il y a encore il y a quelques années.

Présentateur 2 : Il n'y a pas besoin d'aide parce qu'au final, vous avez des voitures qui sont 700 euros plus chers que le modèle essence et vous avez un carburant qui n'est pas à moitié prix mais pas loin, il y a une petite surconsommation mais franchement, c'est rentable et surtout en termes de pollution dans des conditions réelles d'usage, c'est beaucoup mieux que l'essence et a fortiori que le diesel.

Présentateur 1 : Voilà, c'est malin, c'est un achat malin, on va dire.

Présentateur 2 : Oui oui, c'est très bien et puis, les Dacia. Alors, il y a le nouveau, je vous parlerai la semaine prochaine, du nouveau Duster qui va être présenté cette semaine au Salon de Francfort.

Présentateur 1 : En plus.

Présentateur 2 : Oui, qui est encore plus sexy pour pas plus cher qui sera très fort.

Présentateur 1 : Ça tombe bien parce que nous avons [...] qui nous demande : combien de kilomètres on fait avec un plein de GPL, car à l'époque, un plein de GPL, ça faisait un tiers des kilomètres d'une essence.

Présentateur 2 : Eh bien, ça dépend en fait de la taille du réservoir.

Présentateur 1 : Non mais sur un véhicule, on va dire 50 litres, normal...

Présentateur 2 : Si vous avez un réservoir GPL 50 litres, c'est énorme déjà.

Présentateur 1 : Ce n'est pas le cas, ça ne peut pas exister, ce n'est pas comme l'essence.

Présentateur 2 : C'est-à-dire qu'un gros réservoir de GPL, vous ne pouvez pas utiliser la totalité du carburant. Vous savez qu'il est sous pression le GPL, il est à trois barres de pression. Donc, comme tout liquide sous pression, quand le réservoir se vide, vous ne pouvez pas utiliser la totalité puisque la pression va baisser un petit peu dans réservoir. Vous pouvez considérer, on va dire, allez, on va prendre l'exemple d'un Duster, au GPL, la consommation doit être à peu près de 10 litres de GPL au 100. Si vous avez 45 litres, vous ferez les 450 kilomètres.

Présentateur 1 : Vous ferez les 450 kilomètres, c'est clair.

Présentateur 2 : Et puis, vous avez encore l'autonomie de l'essence puisqu'il y a un réservoir à essence.

Présentateur 1 : Et le réservoir à essence est plus petit sur un véhicule normal.

Présentateur 2 : Non non non, un réservoir à essence, c'est un réservoir normal. En général, le GPL prend la place de la roue de secours.

Présentateur 1 : D'accord.

Présentateur 2 : Vous avez un réservoir torique qui prend la place de la roue de secours.

Présentateur 1 : Parfait.

FIN



Plus de 1,5 million de kilomètres depuis 1995 en 9 voitures GPL

© 08/09/2017 ■ MICHAEL TORREGROSSA ■ VÉHICULE GPL, VOITURE GPL ■ 0 COMMENTAIRE(S)



Gilles Fourage poursuit une carrière de consultant qui l'amène à se déplacer très fréquemment, et parfois sur de longues distances. Depuis 1995, il fait confiance au GPL pour alimenter les moteurs de ses voitures et ne le regrette pas.

UNE PREMIÈRE EXPÉRIENCE DÉCONCERTANTE

Lorsque Gilles Fourage décide de rouler au GPL, en 1995, il souhaite acquérir un Renault Espace. En poussant la porte de la concession la plus proche de son domicile, il ne s'attendait pas à s'entendre dire de la part de la direction : « *Il faudrait vraiment être con pour rouler au gaz aujourd'hui !* ».

Mais il est décidé à aller jusqu'au bout de sa démarche, atterrissant un peu par hasard chez Pontiac. Là, il teste le conseiller commercial qui vient à lui : « Que pensez-vous du GPL ? ». Réponse du professionnel de la marque américaine : « *Le GPL n'est pas particulièrement important pour nous, mais votre avis sur le sujet nous intéresse. Nous vous prêtons un Trans Sport pour tout le week-end et on en reparle à votre retour !* ». Un courrier à la direction du Losange n'y fera rien : le directeur régional et celui de la concession tente toujours de placer un Espace diesel, alors que notre interviewé signe pour le monospace américain.

LE CAS DU PONTIAC TRANS SPORT

Alors que Gilles Fourage évoque son Pontiac Trans Sport GPL, je ne peux m'empêcher d'esquisser un petit sourire. Pourquoi !? Tout simplement par que ce somptueux modèle n'a pas fait vraiment les beaux jours du GPL. Le marché de l'occasion en comptait nombre d'exemplaires dont le joint de culasse ne dépassait pas les 60.000 kilomètres. Notre interviewé a-t-il connu ce problème ? Banco, vers 60.000 km ! Une telle régularité ferait presque penser à de l'obsolescence programmée ! Qu'importe, Gilles Fourage a fait effectuer la réparation, a continué à utiliser l'engin puis a enchaîné les voitures au GPL, les exploitant le plus souvent sur environ 200.000 km chacune.

UNE BELLE SÉRIE

Pas rancunier avec le Losange, Gilles Fourage troque son Pontiac Trans Sport contre une Renault 25 GTX V6, toujours au GPL, qui sera suivi par un autre exemplaire du même modèle, puis une Safrane, toujours motorisée en 6 cylindres. V6 ou V8, notre interviewé se prend au jeu de l'occasion. Les voitures étrangères à gros moteurs alimentés au GPL et pilotés par des boîtes de vitesses automatiques se vendent moins cher que l'Argus. Ce sont souvent des aubaines pour qui le sait et apprécie ces engins.

« Après les 3 Renault, j'ai possédé un Jeep Grand Cherokee 8 cylindres 5,9 litres 'Limited edition 1997', ma plus belle affaire au GPL, avec lequel j'ai accumulé plus de 250.000 kilomètres », souligne notre interviewé. « Ont suivi 1 Renault Vel Satis, 1 Chrysler Stratus, 1 Chrysler 300m et le Land Rover Freelander 2 que j'ai actuellement, selon une rotation entre 2 et 3 ans », complète-t-il.



POURQUOI LE GPL ?

A la question « Pourquoi le GPL ? », Gilles Fourage répond d'un trait, preuve que le sujet est bien clair dans son esprit : « Je cherchais à rassembler plusieurs éléments : le confort de grosses voitures, des moteurs V6 et V8 capables d'avaler au moins 200.000 kilomètres, une propreté de ravitaillement en carburant pour ne pas me présenter devant mes clients avec l'odeur tenace du gas-oil incrustée sur moi après avoir fait le plein, un silence de fonctionnement dans les embouteillages, notamment à Paris ».

Il ajoute : « A une époque aussi, l'attrait économique d'un modèle GPL de forte puissance face à la récupération des frais kilométriques selon le barème fiscal. Je disposais d'un plafond à 14 chevaux, à comparer avec un haut de gamme diesel 9 chevaux, pour un coût au kilomètre plus réduit ».

ENTRETIEN

Gilles Fourage reconnaît qu'il n'a pas été très assidu à entretenir les systèmes GPL de ses voitures. « Mais je ne changerais rien, si je devais recommencer », commente-t-il.

« J'ai revendu toutes ces voitures avec l'équipement spécifique en état de fonctionnement. Sauf pour le Grand Cherokee où il a fini par lâcher et que je n'ai pas fait remplacer, car c'était une véritable usine à gaz », s'amuse-t-il à dire. « Comme le réservoir à essence avait été remplacé par un plus petit de 27 litres, avec une consommation moyenne de 15 litres aux 100 km pour cette voiture, l'autonomie entre 2 pleins était réduite à moins de 200 km », se rappelle notre interlocuteur.

DES PROBLÈMES DE SOUPAPES ?

« J'ai toujours acheté mes occasions équipées récemment du système GPL par leurs anciens propriétaires. Même pour le Land Rover qui avait déjà 10 ans lorsque je l'ai pris, mais dont la conversion n'avait pas même

1 an. Une exception : la Vel Satis avec laquelle j'ai fait réaliser moi-même l'installation par un professionnel », certifie Gilles Fourage.

« On a dit beaucoup de choses sur le risque d'endommager son moteur, et en particulier les soupapes en passant un moteur essence au GPL. Personnellement, je n'ai jamais connu ce problème, ou même un autre lié à l'utilisation du gaz, sauf pour le Grand Cherokee et à un kilométrage élevé. On disait qu'il fallait alterner roulage à l'essence et roulage au GPL : je ne m'en suis jamais préoccupé ! Mais il est vrai que j'ai une utilisation de mes véhicules qui réduit les risques. Environ 80% du temps passé au volant, c'est pour rouler sur des autoroutes ou grandes routes », détaille le consultant breton.



COUP DE POKER

« Au début, j'avais un peu l'impression de jouer un coup de poker à chaque nouvel achat d'une voiture GPL, craignant de rencontrer des problèmes d'alimentation du moteur à terme. Quatre ou 5 voitures plus tard, j'ai pu me rassurer et constater que le système tient la route », rapporte Gilles Fourage. « A ce jour, je n'ai rien trouvé de mieux que le GPL pour répondre à mes besoins », assure-t-il. « Les seuls gros problèmes que j'ai eus : des boîtes de vitesses automatiques cassées, uniquement sur les Renault », déplore-t-il.

LES STATIONS

« Le nombre de stations diminue de plus en plus dans certains secteurs, comme Orléans ou Le Mans », témoigne Gilles Fourage. « Des départements entiers sont parfois concernés, mais j'ai pris l'habitude de faire le plein de GPL par anticipation », poursuit-il. « Ca ne me dérange pas de faire un détour de 10 km pour cela, d'autant plus que je roule beaucoup de nuit, en dehors des heures d'ouverture des stations. Je dis 'merci' aux grandes surfaces qui sont nombreuses à délivrer du GPL, et aussi à Total Access dont le réseau est disponible jusque 22 heures. De plus en plus de stations ont des pompes à carte ouvertes 24/7 », relativise-t-il.

« Aujourd'hui, mon autonomie au gaz est d'environ 470 kilomètres, et si je devais tomber en panne sèche, je peux toujours poursuivre ma route à l'essence », plaide-t-il. « En outre, près de chez moi, sur Saint-Malo, j'ai 4 distributeurs de GPL parmi les moins chers de France, dont un accessible en permanence grâce à une carte », complète-t-il.

ROULER À L'ÉTRANGER

« Ca ne pose pas de problème particulier de rouler au GPL dans nombre de pays étrangers. En Belgique, leur LPG est vraiment peu cher. En Croatie, en Bosnie ou au Monténégro, il est aux environs de 50 centimes du litre, quand il est à 82 centimes en France, alors que les pompes d'essence et de gazole affichent des prix similaires à chez nous. En Italie, le GPL est présent dans toutes les stations-service. En Espagne, il faut un

adaptateur, et on ne trouve du gaz que dans les grandes villes. A Madrid, 1 voiture sur 3 est un taxi. Auparavant, c'étaient des petits diesel. Mais depuis 2005-2006, tous ces taxis sont passés au GPL », rend compte Gilles Fourage.

ET POUR DEMAIN ?

« Le GPL pour ma prochaine voiture ? Peut-être ! Mais je m'intéresse aussi à la technologie flex fuel, c'est-à-dire à l'alimentation des moteurs au bioéthanol », répond d'emblée notre interviewé. *« C'est dans l'air du temps ! »,* estime-t-il. Il modère cependant : *« Je souhaite que la filière GPL se développe, mais j'ai l'impression que l'Etat n'est pas très intéressé par ce carburant, certainement en raison d'une taxation fiscale moins lourde que sur les plus classiques. En outre, je suis surpris des disparités qui existent d'un département à l'autre en matière de tarification des cartes grises quand on achète une voiture au GPL. C'est gratuit dans certains, à 50% dans d'autres ! »,* conclut-il.

Gaz Mobilité et moi-même remercions Gilles Fourage pour son témoignage et son accueil en son propre domicile.

La "voiture propre", mythe ou réalité?



Du salon automobile de Francfort, qui ouvre ce week-end au public, à la Chine, qui a annoncé il y a 8 jours une probable interdiction des ventes des véhicules thermiques d'ici 2040, la "voiture propre" ou "plus propre" est sur toutes les lèvres. Mais qu'elle soit électrique, hybride ou thermique, est-ce que cela existe une voiture propre?

La voiture propre est le nouveau Saint-Graal que cherchent autorités politiques comme constructeurs.

"Une voiture propre cela n'existe pas, il faut seulement parler de voitures moins sales, résume sans appel Nicolas Meilhan, consultant chez Frost&Sullivan. La voiture vraiment propre, c'est le vélo".

Thermique ou **électrique**, là n'est donc pas le débat.

Une voiture propre, forcément une voiture électrique?

"Pour définir une voiture propre, il faudrait évaluer le cycle de vie de la voiture, précise Jean Thévenon, pilote du réseau Transports et mobilité durable au sein de l'ONG Transports et Environnement. Pour que les émissions de CO2 s'équilibrent, entre les cycles de vie d'une voiture essence et d'une voiture électrique, il faut atteindre environ 150.000 km... et cela ne vaut qu'en France, où 70% de l'électricité vient du nucléaire".

"Cet écart se réduit de plus en plus, tempère Philippe Brunet, directeur de l'Alliance Renault-Nissan sur les questions de motorisation. L'enjeu se trouve dans la batterie, et les nouvelles technologies de batterie vont améliorer encore les choses".

L'Avère France, association œuvrant pour la promotion des véhicules électriques dans l'Hexagone, le reconnaît elle aussi. "Aucun mode de transport ne peut véritablement être

considéré comme propre". Ainsi, sa secrétaire générale, Marie Castelli, préfère parler de "**véhicules à très faibles émissions**". Selon elle, ce qui importe "est de réduire au maximum l'impact environnemental des transports".

Elle souligne que cette notion de "véhicule à très faibles émissions" a d'ailleurs été retenue par le Code de l'environnement pour désigner les voitures 100% électriques, hybrides, hybrides rechargeables (PHEV) ainsi que celles fonctionnant **grâce à une pile à combustible (fuel-cell)**. "Ces véhicules ont la particularité d'avoir un niveau d'émissions polluantes à l'usage, c'est à dire lorsqu'ils roulent, inégalé. Zéro émission de dioxyde de carbone (CO2) ou de polluants atmosphériques pour les électriques et très peu pour les hybrides rechargeables", précise-t-elle.

"Il n'y a pas de véhicule propre, mais des véhicules qui polluent moins que d'autres et qui ont un impact plus limité sur la qualité de l'air, l'environnement et la santé", détaille pour sa part, Joël Pedessac, le président du Comité français du butane-propane, dont dépend la promotion du GPL en France. Reste donc à préciser quelles émissions sont jugées propres ou pas.

Diesel ou GPL?

Depuis les années 1990 et la création de la première norme Euro (en 1992), l'accent a été mis sur la lutte contre le réchauffement climatique. Ce qui se traduit par une politique de réduction des émissions de gaz à effet de serre, au premier rang desquels le CO2. Résultat: pour faire baisser la consommation, donc les émissions de CO2, les constructeurs ont tout misé sur le diesel. Or, le gazole émet des oxydes d'azote, les fameux Nox, des gaz nocifs pour la santé.

"Il y a 20 ans, si nous avions eu connaissance des études sorties ces dernières années, il aurait fallu interdire le diesel, acquiesce Jean Thévenon. Mais avec les nouvelles normes Euro 6c, ces moteurs neufs affichent des émissions de Nox aussi basses que celles des moteurs essence".

"Mais toujours plus qu'un véhicule fonctionnant au GPL", rappelle Joël Pedessac. "Les voitures au GPL disposent de la vignette Crit'air 1, qu'importe leur année d'immatriculation, car un véhicule GPL rejette 20% de CO2 en moins qu'un véhicule essence et n'émet pas de particules et pratiquement pas d'oxydes d'azote, reconnus cancérigènes par l'OMS", indique-t-il.

Tout tient aux usages

Guillaume Devauchelle, directeur de la R&D chez Valeo, le rappelle: au début du XXe siècle, l'automobile a permis de se débarrasser des chevaux et donc du crottin, soit résoudre des problèmes de salubrité publique en ville. Plus qu'une technologie, la voiture propre pourrait se définir dans l'usage.

"Aujourd'hui, une voiture doit couvrir tous les usages, or un véhicule n'est pas performant dans toutes les circonstances, explique Guillaume Devauchelle. Il faut regarder dans quel usage une technologie est efficace, et améliorer son efficacité dans ce type d'usage".

Ainsi, la voiture électrique fait sens en ville, mais avec une batterie de faible autonomie, ce qui conduit à créer des voitures très petites et légères. Cependant, le moteur électrique a aussi un sens sur des berlines sportives, pour jouer sur le couple et donc le plaisir de conduite.

"La responsabilité environnementale dépend aussi de la réglementation des différents pays, rappelle Klaus Fröhlich, le directeur de la R&D de BMW. Dans certains pays, selon la manière dont est produit l'électricité, un moteur thermique essence ou diesel sera toujours plus efficient qu'une voiture électrique".

Cette question a agité [le salon automobile de Francfort](#), qui a ouvert ses portes mardi à la presse, avant d'accueillir dès ce samedi le grand public. [Carlos Tavares, le président de PSA](#), a ainsi fustigé ce lobbying pour la voiture électrique. "Qui aujourd'hui est en train de se soucier de traiter de la question des mobilités propres dans leur globalité?", a lancé Carlos Tavares. Quelles solutions pour la fabrication de batteries, le recyclage des batteries, l'exploitation mais également l'approvisionnement en terres rares, la nature de la production d'électricité...?". Des questions qui dépassent largement les mesures à la sortie d'un pot d'échappement.

Antonin Moriscot et Pauline Ducamp

CHAUFFAGES DE TERRASSE

La température monte

Bêtes noires des écologistes mais alliés des exploitants, les chauffages font progressivement leur retour sur les terrasses parisiennes. Depuis l'interdiction de fumer dans les bars, ces équipements permettent aux patrons de rentabiliser leurs terrasses et d'accueillir des clients malgré la baisse des températures. Électricité ou gaz naturel, le débat fait (toujours) rage entre partisans du gaz et promoteurs de l'infrarouge.

Le principe de chauffer les terrasses n'est pas bien vu à cause de considérations économiques, politiques et écologiques. Pourtant, le seul moyen pour les exploitants de développer leur activité l'hiver est de recourir au chauffage de terrasse », constate Joël Pédessac, directeur du Comité français du butane et du propane (CFBP). Cette association fait office d'interface entre les distributeurs de gaz et les pouvoirs publics. Elle dispose notamment d'un centre d'expertise technique qui planche, entre autres, sur les questions de réglementation et de sécurité. Elle assure également un rôle de promotion du gaz. « Notre message, c'est de dire que le chauffage à gaz est autorisé. Il y avait un doute sur ce point-là, mais rappelons que la Ville de Paris a perdu un procès en appel dans l'affaire des exploitants de la place du Tertre qui réclamaient le remboursement des taxes liées au chauffage de terrasse », poursuit Joël Pédessac.

L'affaire a fait grand bruit chez les exploitants : sept restaurateurs de la célèbre place à Montmartre étaient engagés depuis plusieurs années dans un bras de fer contre la Ville de Paris. Ils réclamaient l'annulation d'une taxe sur le chauffage des



Un modèle à gaz



Les derniers modèles électriques de Grock sont télécommandés à l'aide d'un variateur, à installer dans l'établissement.

contre-terrasses. En début d'année, le juge leur a donné raison. La mairie de Paris exigeait, depuis 2012, le paiement d'une redevance pour que les restaurateurs puissent chauffer leurs contre-terrasses. Ceux-ci ont demandé devant le juge administratif l'annulation pure et simple de cette imposition, ainsi que le remboursement des sommes perçues par la Ville, soit 500 000 euros. Leur argument : Paris a interdit le chauffage des contre-terrasses dans un arrêté municipal du 6 mai 2011. Dans ces conditions, comment percevoir une imposition sur une installation illégale ?

Coût d'usage

Sans surprise, pour Joël Pédessac, le recours au gaz est sans conteste la solution la plus économique et écologique. « Quand on analyse le

coût d'usage, l'électricité est l'énergie la plus chère, assure-t-il. Pour un restaurant, elle revient en moyenne à 15 centimes d'euro du kilowattheure (kWh). Alors que pour le gaz, le kWh est compris entre sept et douze centimes d'euro. En fait, cela peut aller du simple au double. » Rappelons que l'utilisation de « grille-pain » et, plus généralement, de dispositifs infrarouges nécessite une puissance de compteur adaptée. « Cela peut représenter un frein. Mais il n'y a pas de réponse évidente. Il faut considérer le coût de l'abonnement par rapport à la puissance souhaitée et la taille de sa terrasse. Lorsque celle-ci est munie de seulement deux chauffages infrarouges, il est évident que la facture énergétique sera moins élevée qu'avec plusieurs dispositifs au gaz », poursuit Joël Pédessac.

La facture énergétique liée au gaz dépend également de sa provenance : l'utilisation du gaz de ville, qui nécessite de recourir à des chauffages fixes munis de compteurs et tuyaux, est moins chère que les systèmes mobiles fonctionnant avec des bouteilles de gaz. « En moyenne, le gaz en bouteille est deux fois plus onéreux », prévient-il. Pour les exploitants ayant recours aux bouteilles, Joël Pédessac rappelle que le stockage est un paramètre crucial. Les bouteilles ne doivent en aucun cas être entreposées en sous-sol, mais dans un local ventilé. Rappelons également que

les terrasses entièrement fermées ne peuvent être chauffées au gaz.

Optimisez votre terrasse

Christophe Demarest s'est lancé dans l'accompagnement des exploitants en 2014 avec sa société E-Terrasses. Il propose d'optimiser les terrasses afin qu'elles soient utilisées toute l'année et génèrent ainsi du chiffre d'affaires. Pour ce faire, il équipe chaque terrasse avec des outils adaptés aux saisons : parasols intelligents munis de chauffages et lumières, pergolas, tables, etc. On lui doit notamment la rénovation complète de la terrasse du Fouquet's à Cannes. Son expertise est large et intègre le chauffage de terrasse. En la matière, il préconise l'infrarouge qui « chauffe les parties solides et les clients », et pas le gaz qui « chauffe l'atmosphère ». « S'il y a du vent et que l'air circule trop, le gaz ne permettra pas de réaliser des économies et, d'un point de vue écologique, ce n'est pas terrible », commente Christophe Demarest. Il estime qu'une bouteille de gaz de 13 kg a une autonomie de 15 heures et qu'elle coûte en moyenne 30 euros, soit un coût de 2 euros de l'heure. « Le personnel doit manipuler sans cesse les bonbonnes »,

ajoute-t-il. Il recommande donc des modèles à rayonnement infrarouge. Selon lui, un chauffage de 2000 watts coûte à l'exploitant 30 centimes de l'heure en moyenne. Néanmoins, la plupart des chauffages qu'il installe aujourd'hui sont des parasols chauffants. Muni d'un tube en verre contenant la flamme et d'un système de brûleur, ce parasol n'utilise pas du gaz ou de l'électricité comme combustible, mais des granulés. Son coût de fonctionnement ne reviendrait qu'à 50 centimes d'euro de l'heure.

Grock : un incontournable

Historiquement, la société parisienne Grock, aujourd'hui pilotée par Pascal Ranger, conçoit et fabrique des modèles électriques ou à gaz. « Je plaide toujours en faveur du gaz qui offre plus de souplesse. Notre modèle à bras extensible permet en effet de diriger la chauffe où on le souhaite. Quand les chauffages sont reliés directement au gaz de ville, les exploitants peuvent chauffer leurs terrasses toute la journée sans s'inquiéter de leurs réserves de bonbonnes », explique le patron de brasseries. La durée de vie de ces dispositifs disponibles en deux tailles (moyen ou grand) est impressionnante. « Dans l'un de mes établissements, Le Phare, j'utilise les mêmes modèles depuis 1996. Il convient simplement de remplacer la grille tous les deux ans », jure-t-il. Il met également en avant la qualité de chauffe du gaz, estimant que les champignons produisent une chauffe qui n'agresse pas contrairement aux fameuses « grille-pain » ayant la réputation de brûler le haut de la tête.

Pascal Ranger ne condamne pas pour autant l'électrique : Grock vient d'améliorer sa gamme de chauffages infrarouges en les équipant de variateurs dont la précision laisse pantois. ■

Mickaël Rolland



E-Terrasses propose des parasols chauffants aux granulés.

Thermalu : l'innovation passe par le sol

Un nouveau dispositif a fait son apparition chez certains exploitants : le plancher chauffant rayonnant, amovible et très basse tension. C'est la spécialité de Thermalu, une petite société coopérative des Hautes-Alpes. Là encore, la réduction de la facture énergétique est en ligne de mire. Selon Thermalu, celle-ci serait 20 à 40 % moins chère par rapport à un chauffage classique, qui permet en quelques mois de compenser l'effort d'investissement d'environ 600 euros par mètre carré. Ainsi, le gérant du Roi du café, rue Lecourbe, a investi 12 000 euros pour ses 20 m² de terrasse, mais il sait que l'investissement sera rapidement rentabilisé.



Logistique

UPS PARIE SUR LE GNC, LE GPL ET LE VE

Le groupe logistique américain a décidé qu'un véhicule neuf sur quatre qu'il achètera tous les ans d'ici à 2020 sera un modèle à carburant alternatif, donc un véhicule GNC, GPL ou encore un VE.

UPS va exploiter une flotte toujours plus "verte". Dans son dernier rapport sur ses initiatives en matière de développement durable, le groupe logistique américain annonce qu'il ambitionne de réduire les émissions de gaz à effet de serre de ses opérations terrestres mondiales de 12 % d'ici à 2025, un objectif qui passera par un recours toujours plus massif à des véhicules exploitant des carburants alternatifs, qu'il s'agisse de gaz naturel comprimé (GNC), de gaz de pétrole liquéfié (GPL) ou d'électricité (hybrides et VE).

Le groupe a prévu qu'un véhicule neuf sur quatre qu'il achètera tous les ans d'ici 2020 sera un modèle à carburant alternatif et équipé de technologies avancées (16 % en 2016). En 2025, le logisticien souhaite ni plus ni moins que 40 % du carburant consommé dans le cadre de ses opérations terrestres provienne d'autres sources que l'essence et le Diesel (19,6 % en 2016).

**Façonner les marchés**

"Compte tenu de la taille de notre entreprise et de notre présence dans le monde, nous savons que nos engagements peuvent façonner les marchés, promouvoir les technologies et stimuler les investissements dans les infrastructures", souligne David Abney, P-dg d'UPS. Et ces investissements ont déjà démarré.

Depuis 2009, le groupe a investi plus de 750 millions de dollars dans des véhicules à carburants alternatifs et des stations d'avitaillement. A ce jour, sa flotte mondiale totalise plus de 8 300 véhicules à carburants alternatifs. En Europe, plus d'une centaine de véhicules de livraison tout électriques font déjà partie de la flotte d'UPS (pour la plupart, il s'agit d'utilitaires électrifiés par la société allemande ElektroFahrzeuge-Stuttgart, ou EFA-S).

A.D

Une première chez un constructeur ! L'ensemble de la gamme Dacia est disponible en GPL !



Dacia annonce la commercialisation d'une offre GPL en première monte sur chacun des six modèles de sa gamme (Logan, Sandero, Logan MCV, Duster, Lodgy et Dokker). Il s'agit d'une proposition simple, éprouvée et abordable, et donc une solution idéale pour les clients Dacia. Par ailleurs, le durcissement des règles de malus et les restrictions dans les grandes villes font du GPL une offre adaptée notamment sur le marché français.

L'offre GPL se porte selon les modèles sur les motorisations essence suivantes :

- TCe 90 pour Sandero, Logan et Logan MCV
- SCe 100 pour Lodgy et Dokker
- SCe 115 pour Duster

Cette technologie, fiabilisée et proposée en première monte à l'usine, est accessible à partir de 700€ (à moteur essence et finition équivalents). Elle se traduit par des coûts réduits grâce :

- Au tarif réduit du carburant à l'achat
- A la gratuité ou à la réduction de 50% du cout de la carte grise dans la quasi-totalité des départements français
- A l'exonération de la taxe société pendant 2 ans sur le TCe 90 GPL

Les commandes sont ouvertes depuis le 4 juillet 2017
aux tarifs de :

Modèle	Versión	Prix en €TTC
Logan TCe 90 GPL	Ambiance	10 900
	Lauréate	12 000
Sandero TCe 90 GPL	Ambiance	11 100
	Lauréate	12 200
	Stepway	13 420
Logan MCV TCe GPL	Silverline	12 650
Lodgy SCe 100 GPL 5 places	Lodgy	10 850
	Silverline	12 350
Lodgy SCe 100 GPL 7 places	Silverline	12 850
Dokker SCe 100 GPL	Dokker	10 350
	Silverline	11 850
Duster SCe 115 GPL	Duster	12 790
	Silverline	14 550



DACIA EN MODE GPL



Logan, Sandero, Logan MCV, Duster, Lodgy et Dokker: la gamme Dacia se décline dorénavant en GPL en première monte. Selon les modèles, cette offre concerne les motorisations suivantes: TCe 90 pour Sandero, Logan et Logan MCV; SCe 100 pour Lodgy et Dokker; SCe 115 pour Duster. À moteur essence et finitions équivalents, ce passage en GPL coûtera à 700 euros. Comptez à partir de 10900 euros TTC pour la Logan, 12650 pour la Logan MCV, 11000 pour le Sandero, 10850 pour le Lodgy, 10350 pour le Dokker et 12790 pour le Duster. Dacia met en avant le tarif à la pompe du GPL, la gratuité ou la réduction de 50% du coût de la carte grise dans la plupart des départements, et l'exonération de TVS sur le TCe 90 GPL durant deux ans.

LA PREVENTION ROUTIERE

dans l'entreprise

Pays : France
Périodicité : Bimestriel
OJD : 7855

Date : JUIL/AOUT 17



Page 1/1

Toute la gamme Dacia disponible en GPL



Depuis le 4 juillet 2017, les six modèles de la gamme Dacia (Dokker, Duster, Lodgy, Logan, Logan MCV, Sandero), sont enrichis d'une version GPL, en première monte, pour un coût supplémentaire de 700 €. Rappelons que les véhicules fonctionnant au GPL bénéficient de la gratuité ou

de la réduction de 50 % du coût de la carte grise dans la plupart des départements français. La motorisation Tce 90 GPL, disponible sur Logan, Logan MCV et Sandero, profite aussi, pendant deux ans, de l'exonération de la taxe sur les véhicules de société (TVS).



DACIA GÉNÉRALISE LE GPL

Si le marché français du GPL première monte ne représente chaque année que quelques centaines d'immatriculations, il devrait impliquer toujours plus de modèles Dacia. La marque vient de faire savoir que toute sa gamme était désormais disponible avec une offre GPL première monte moyennant un surcoût de 700 euros par rapport à son équivalent essence. L'offre GPL est accessible avec le bloc Tce 90 sur la Sandero, la Logan et la Logan MCV, avec le bloc Sce 100 sur la Lodgy et le Dokker, et enfin avec le bloc Sce 115 sur le Duster. La Logan Tce 90 GPL en finition Ambiance est ainsi proposée à 10 900 euros TTC et le Duster Sce 115 GPL en finition Silverline à 14 550 euros TTC.

Le Logan MCV Tce GPL en finition Silverline est commercialisé, lui, à 12 650 euros TTC et les tarifs du Dokker Sce 100 GPL sont eux de 10 550 ou 11 850 euros TTC. *Cette technologie [GPL] se traduit par des coûts réduits grâce au tarif réduit du carburant à l'achat, à la gratuité ou à la réduction de 50 % du coût de la carte grise dans la quasi-totalité des départements français et à l'exonération de la taxe société pendant deux ans sur le Tce 90 GPL*, rappelle Renault.

YOUTH ID: BRINGING LPG TO A NEW AUDIENCE



Youth Development and Autogas

LPG is a clean, modern fuel that brings comfort to tens of millions of consumers worldwide. Its versatility makes it efficient and easy to use and its clean burning qualities allow for lower carbon emissions with the same, if not better, results. Vehicles remain one of the most significant factors in air pollution, but those running on LPG produce far fewer of the harmful emissions associated with traditional road fuels that contribute to environmental and health problems. Autogas is clean, cost-friendly and an easy alternative for powering vehicles while ensuring a lower carbon footprint.

This case study looks at the ways LPG is being used to foster sustainable development and empowering youth. Youth ID is a project that will cross the world in LPG vehicles to highlight the values of global youth initiatives and has been supported by WLPGA members.

An Exceptional Energy case study
www.wlpga.org

1. Youth ID and LPG: A Pledge for Sustainable Development

Autogas is the most widely used alternative fuel in the world. Vehicles running on Autogas produce 22% lower carbon emissions than petrol, 96% less nitrogen emissions than diesel and 68% less nitrogen emissions than petrol. Seven of the ten largest manufacturers in the world produce LPG powered cars and there are 26 million vehicles running on Autogas around the globe.

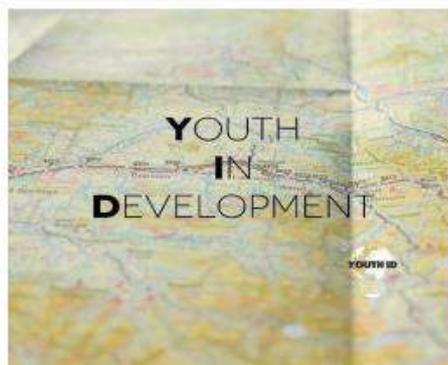
Youth ID has partnered with the LPG industry working with associations including WLPGA, the European LPG Association (AEGPL) and the Comité Français du Butane et du Propane (CFBP), and companies such as Repsol. These partnerships allow the Youth ID team to drive Autogas vehicles during some of their trips, thus contributing to improving air quality and reducing pollutant emissions.

Autogas is being used by Youth ID because sustainable development is an integral part of the youth ID values and is realised on a daily basis. Autogas is the most widely used alternative automotive fuel in the world and in France, it is now accessible and provides access to clean energy.

2. Youth ID

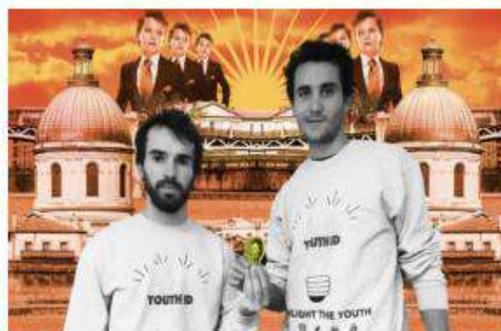
Yanis Lammari and Jim Pasquet (photo right) are students at the Toulouse Business School and, at the age of 23, they have launched Youth ID. Youth ID is a think tank for the promotion of youth in decision-making positions around the world. In a world of crisis, youth as innovative, creative and dynamic actors provide opportunities for development that are endless.

Youth ID is tackling the problem of the absence of youth in development by showcasing young decision makers and empowering youth participation in development among key stakeholders.



3. Youth in Development

With 50 percent of the world's population under 30 years old, parliamentarians in their 20s and 71 million unemployed young people around the world (with one third who are living on less than \$3 a day), the young population have an important role to play. With under representation of youth in decision making and minimal participation in their organisations, Youth ID suggest as a solution that, "Following sustainability and performance logic, organisations, S.M.Es, international institutions, political groups, associations, and cultural organisations should aim to integrate youth in their decision-making process." Young talent under 35 are confronted with a glass ceiling that Youth ID is working alongside it's partners to dismantle.



LPG is being used because sustainable development is an integral part of youth values and is realized on a daily basis.

4. Acknowledgements

Youth ID team (<http://www.youthid.net/en/>)