

LE GAZ : OPPORTUNITÉS, ENJEUX ET PERSPECTIVES

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 CO₂ 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

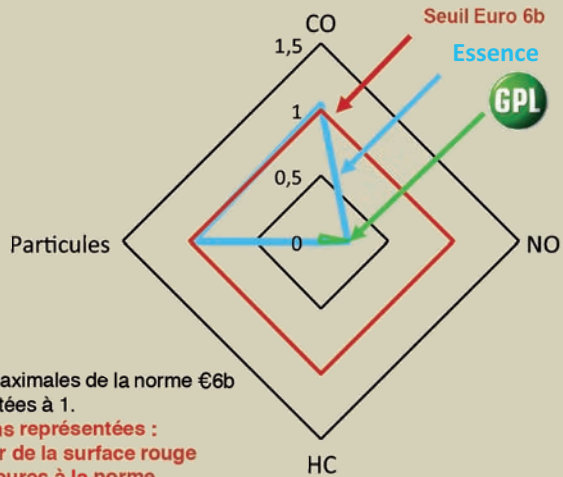
Roulages réalisés sur route et autoroute en respectant la future réglementation RDE

Tests réalisés par V-Motech
Déc. 2015

Vehicule GPL Euro 6

Fiat 500 L
6 300 km

Modèle constructeur



Légende :

Les valeurs maximales de la norme €6b sont représentées à 1.

- à l'intérieur de la surface rouge sont inférieures à la norme.
- à l'extérieur de la surface sont supérieures à la norme
- Les émissions GPL sont représentées en vert

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. 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 1 750 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 travail 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 BREF

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

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