

LE GAZ : UN VECTEUR D'ACCÉLÉRATION DE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

En matière de mobilité, mais aussi dans le cadre de la transition énergétique, le gaz a une véritable carte à jouer aussi bien sur le marché français qu'européen. Le point avec Joël Pedessac, directeur général du **Comité français du butane et du propane (CFBP)**.



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). Il est aussi 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 aussi présidé l'Association européenne des GPL.

Dans le cadre de la Transition Énergétique, le gaz sous toutes ses formes présente de nombreux avantages. Pouvez-vous nous en dire plus ?

La Transition Énergétique est avant tout une loi, dont l'objectif principal est d'essayer, sur une échelle de temps allant de 2030 à 2050, d'organiser la société pour qu'elle consomme moins d'énergies fossiles et émette moins de CO₂. Dans ce contexte, la principale problématique est de

Tests d'émissions réalisés en conditions réelles de circulation

RDE & WLTC

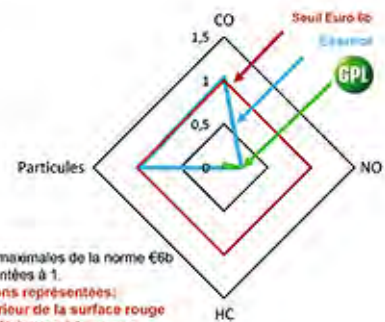
Roulages réalisés sur route et autoroute en respectant la future réglementation RDE

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 Euro 6 sont représentées à 1.

Les émissions représentées :

- à l'intérieur de la surface rouge sont inférieures à la norme,
- à l'extérieur de la surface rouge 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%

savoir comment le gaz peut se positionner dans l'accompagnement de cette politique française, qui est également une déclinaison des accords de Kyoto et des diverses COP.

Le gaz peut être du propane, du butane ou du méthane (appelé aussi « gaz naturel »). Suite à son extraction du sol, le gaz n'est pas du méthane pur. Il s'agit d'un mélange de propane, de butane, de méthane, d'éthane et d'autres produits. En 2018, les gaz butane et propane (les « GPL ») sont des gaz d'origine naturelle qui proviennent majoritairement de l'extraction du méthane : 70 % des GPL vendus en France, en Europe et dans le monde sont coproduits avec le gaz naturel. Ces gaz sont ensuite séparés en fonction des caractéristiques des différentes molécules. Le GNL va être liquéfié à -160° et le GPL va se liquéfier à des températures qui sont proches de la température

ambiante, entre -30 et +30°, ce qui le rend donc plus facile à transporter.

Le gaz peut aussi être renouvelable grâce à des procédés comme la fermentation de la biomasse qui permet de produire du gaz (biobutane/biopropane/biométhane) à partir des matières et déchets organiques provenant de l'agriculture ou de l'alimentation humaine et animale.

En pratique, le gaz est utilisé en fonction de son mode de distribution. En France, 25 % des communes seulement ont une distribution de gaz naturel (méthane), 75 % n'y ont pas accès car le coût de distribution serait plus élevé que ce que les clients sont prêts à payer. Le butane et le propane sont alors complémentaires et permettent de fournir une solution gaz aux 27 000 communes sans accès au réseau de gaz naturel, y compris

dans les régions les plus reculées comme la montagne ou les îles. Le gaz est moins émetteur de CO₂ que le fioul (-25 %) ou les produits pétroliers conventionnels (entre 15 et 20 % de moins que les carburants fossiles) et n'émet pratiquement pas de polluants atmosphériques. Dans le domaine de la mobilité, la mobilité gaz (GPL ou GNV) ne produit quasiment pas de particules et de dioxyde d'azote. Dans le cadre de la transition énergétique, l'intérêt est de pouvoir substituer le fioul par du gaz, une énergie moins émissive de CO₂ et de polluants, et à terme, le gaz fossile par du gaz renouvelable, dont le bilan CO₂ est bien meilleur que celui du gaz fossile.

Le gaz a sans aucun doute un potentiel important en termes de réduction des émissions, d'impact sur l'environnement et d'accompagnement des autres ENR (solaire et éolien), qui d'ici une cinquantaine d'années, seront la base de notre consommation énergétique.

Plus qu'une énergie, le gaz est aussi un carburant...

Faire tourner un moteur au gaz est particulièrement simple. Le véritable challenge est que le stock d'énergie nécessaire au fonctionnement du véhicule puisse se déplacer avec le véhicule. Il est donc plus facile de transporter du gaz liquide proche de l'essence et du gazole, que du gaz sous sa forme gazeuse. Dans ce cadre, le GPL offre des perspectives très intéressantes : il est liquéfiable à température ambiante, peut être transporté dans un réservoir avec une capacité identique à celle des véhicules fonctionnant à l'essence et au gasoil, et à un coût très raisonnable.

Le passage du tout pétrole à un mix moins carboné composé de différentes solutions alternatives dont le gaz, qui peut être par ailleurs renouvelable, va permettre de réduire considérablement les émissions de CO₂ et de polluants. Il faut donc commencer à préparer la société à les adopter. Pour accompagner cette évolution, il faut faire face à un enjeu de distribution et d'infrastructures. À l'heure où l'on s'interroge sur le développement des infrastructures de carburants alternatifs, le réseau GPL est le seul déjà en place avec 1 750 stations en France et plus de 31 000 en Europe, et il est prêt pour accueillir le BioGPL, le

GPL d'origine renouvelable. En France, il est possible de relier Lille à Nice ou encore Strasbourg à Brest en GPL. L'enjeu est donc de maintenir, développer, mais aussi adapter ce réseau aux besoins des utilisateurs.

Pour cela, un cadre porté par les pouvoirs publics est nécessaire. Il y a actuellement des mesures d'incitation fiscale au niveau de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE), de la TVS... Le gouvernement a aussi relancé cette année la prime à la conversion pour sortir du parc les vieux véhicules essence et diesel qui sont relativement polluants et orienter les consommateurs vers des véhicules moins polluants comme les véhicules gaz qui bénéficient, par ailleurs, de la vignette Crit'Air 1 quelle que soit leur année d'immatriculation.

Le GPL contribue à apporter des réponses aux enjeux de la pollution locale, mais aussi aux problématiques sociales avec la possibilité d'acheter un véhicule au GPL d'occasion (lui aussi Crit'Air 1) à partir de 3 000 euros quand un véhicule électrique en vaut 30 000 ; ou celle de faire équiper un véhicule essence au GPL pour permettre à ceux qui n'ont pas les moyens de changer de voiture, de continuer à rouler en polluant moins.

Sur ce domaine de la mobilité, quelles sont les perspectives offertes par le gaz ?

Le GPL est une solution alternative qui répond au double objectif du Plan Climat du gouvernement : réduire les émissions de CO₂ et polluants atmosphériques et rendre une mobilité « plus propre » accessible à tous. Le gaz peut prendre une part sur un marché de 30 millions de véhicules : Aujourd'hui, cette part correspond à 0,5 % pour le déplacement de marchandises et de personnes.

Sur les 30 prochaines années, l'enjeu pour les pouvoirs publics, mais aussi les industriels est de pouvoir investir dans un cadre réglementaire et des réseaux de distribution. Si ces investissements ont déjà été faits pour le GPL, il est nécessaire que le couple constructeurs automobiles et pouvoirs publics puissent mettre en place une dynamique autour d'une offre véhicule qui permettra de répondre à un besoin croissant pour des carburants plus propres et d'atteindre 10 % de véhicules gaz à horizon 2030. Ce qui est tout à fait envisageable quand on se compare à l'Italie qui est déjà à 10 % en 2018. À nous de rattraper cet écart sur les 15 prochaines années à venir.

Qu'en est-il des enjeux qui subsistent ?

L'alternative que représente le gaz et GPL en particulier reste méconnue. Il y a un enjeu de sensibilisation des pouvoirs publics et des constructeurs automobiles qui doivent reconnaître que le GPL offre une solution intéressante et économiquement viable, car peu dépendante des subventions publiques contrairement à d'autres solutions alternatives. Cette idée fait petit à petit son chemin : par exemple, Renault/Dacia propose actuellement une offre GPL en France.

Un autre enjeu important est de faire de ce marché embryonnaire un marché qui générerait un minimum de 50 000 véhicules au GPL par an, contre un peu moins de 1000 véhicules l'année dernière.

Enfin, il ne faut pas oublier qu'un véhicule au gaz peut aussi être hybride avec un moteur électrique et thermique au gaz. Alors que cette option est technologiquement envisageable, il serait intéressant de creuser cette piste pour faire baisser les émissions de CO₂ en hybridant avec du gaz les véhicules lourds et légers. ■

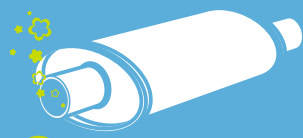


EN BREF

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). Il représente la filière auprès des différents acteurs politiques et économiques au niveau français, européen et international. Sa mission est de mieux faire connaître l'intérêt et le potentiel de l'énergie GPL, les gaz butane et propane, dans un contexte énergétique en constante mutation. Le Comité a été rejoint en janvier 2018 par Engie.



1^{er}
carburant alternatif
en France & dans le monde



0 particule
peu d'oxyde d'azote
et moins de CO₂



quelle que soit l'année
d'immatriculation
du véhicule



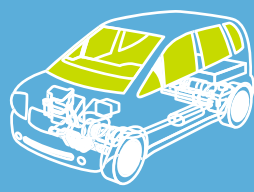
Jusqu'à 2 000 € de prime
à la conversion
Un véhicule GPL est
moins cher qu'un véhicule diesel



Exonération de TVS
Déductibilité de la TVA GPL & essence
Jusqu'à 100% d'exonération du
certificat d'immatriculation



le plein pour 400km
d'autonomie sans compter
le réservoir essence



Des véhicules
fiables et
performants



Disponible
sur tout le territoire



Tous les parkings
publics souterrains sont
accessibles
aux véhicules GPL

LA SOLUTION
D'AVENIR
IMMÉDIATEMENT
DISPONIBLE
BUTANE GPL PROPANE

www.gpl.fr

L'énergie est notre avenir, économisons-la.