



CFBP infos

N°0 Janvier 2004

Dans un souci de constante amélioration du service offert à ses adhérents et ses membres associés, le CFBP inaugure l'année 2004 avec le lancement de « CFBP infos ». Vous trouverez dans cette publication mensuelle, réalisée en interne, les informations essentielles relatives à la filière GPL. Nous vous remercions de bien vouloir accueillir ce numéro 0 avec l'indulgence due au premier numéro, et de nous faire part de vos suggestions pour l'amélioration des prochaines éditions ■ Joël Pedessac (j.pedessac@cfbp.fr)

Sommaire

- **Statistiques** p 1
 - Données climatiques
 - Ventes de GPL en France
 - Evolution des prix internationaux
 - Installations neuves Propane

- **Fiscalité**p 4
 - Taxe professionnelle

- **Actualités techniques et réglementaires**p 4
 - Equipements sous pression
 - GPL carburant

- **En bref** p 6
 - Nouvelle charte graphique du CFBP
 - Promotion du gaz propane

- **Dans la presse**.....p 7

Pour joindre le CFBP
E-mail : contact@cfbp.fr
Tél : 01 41 97 02 80
Fax : 01 41 97 02 89
Comité Français du Butane et du Propane
Tour Arago
5, rue Bellini
92806 Puteaux cedex

■ Statistiques

Données climatiques

En janvier 2004, la température moyenne s'établit à 5,2 °C. Elle était de 3,4 °C en janvier 2003 soit une hausse de 1,8°C.

	Janvier 2004	Janvier 2003
Température moyenne	5,2 °C	3,4 °C
Précipitations	105,7 mm	66,4 mm
Jours de gelée	10	14
Degrés-jours (DJU)*	338,2	389,2
Coefficient de rigueur**	0,91	1,05

* Les degrés-jours sont obtenus en multipliant la différence entre la température de base 16°C et la température constatée par le nombre de jours du mois considéré, base 42 stations.

** Le coefficient de rigueur résulte du rapport entre les degrés-jours constatés et les degrés-jours "normaux", calculés à partir des températures "normales" (moyenne trentenaire 1961-90), ce calcul étant pondéré par la répartition régionale des ventes de produits pétroliers ■ (source CPDP)

CHIFFRES-CLES JANVIER 2004

- 13 % : nombre de DJU / janvier 2003
- 7 % : ventes totales de GPL / janvier 2003
- 27 % : coût du GPL sur base annuelle pour un particulier par rapport à un même niveau de confort en énergie électrique (étude Cardonnel)

Ventes de GPL en France (en tonnes)

	janv-04	janv-03	Evolution 04/03
BUTANE			
Conditionné	35 423	42 371	-16,40%
Vrac	12 620	13 186	-4,29%
s/total butane	48 043	55 557	-13,52%
PROPANE			
Conditionné	13 829	16 823	-17,80%
Condi/carburant	5 277	5 664	-6,83%
s/total conditionné	19 106	22 487	-15,04%
Vrac carbu	2 576	2 682	-3,95%
Vrac 0 / 6t.	160 895	162 570	-1,03%
Vrac 6 / 12t.	25 372	26 801	-5,33%
Vrac 0 / 12t	186 267	189 371	-1,64%
Vrac 12 / 80t	38 252	43 268	-11,59%
Vrac 0 / 80t	224 519	232 639	-3,49%
Vrac > 80t	38 269	43 570	-12,17%
s/total vrac	265 364	278 891	-4,85%
s/total propane	284 470	301 378	-5,61%
GPLc/stations	11 955	13 417	-10,90%
Total conditionné	54 529	64 858	-15,93%
Total vrac	277 984	292 077	-4,83%
TOTAL	344 468	370 352	-6,99%
dont carburant	19 808	21 763	-8,98%

Evolution des prix internationaux (CIF ARGUS Propane NWE)

	Décembre 2003	Janvier 2004	Variation %
Moyenne mensuelle CIF ARGUS \$/tonne	313	342	+ 9,27 %

L'analyse de Daniel Moreau—HP Trading (Vitogaz)

Après avoir connu un marché particulièrement calme et stable au cours du 4^e trimestre 2003 (290 à 330 \$/TM), le mois de janvier s'est animé à la faveur de deux vagues de froid. La première d'une forte ampleur a envahi les US entraînant les prix sur leur marché jusqu'à 420 \$/TM, pour retomber en fin de mois à 360 \$/TM. La seconde en Asie, plus courte, a finalement eu moins de conséquences, les prix s'arrêtant à 365 \$/TM.

La première flambée a généré quelques arbitrages, justifiant en cela la hausse de notre marché en Europe, il est ainsi passé de 315 à 360 \$/TM malgré des stocks abondants, pour entamer une lente et régulière baisse en fin de mois ■

Installations neuves Propane

	janv-04	janv-03	Variation 04/03 %
Alsace	33	30	+ 10%
Aquitaine	147	125	+ 18%
Auvergne	50	59	- 15%
Basse-Normandie	34	48	- 29%
Bourgogne	36	26	+ 38%
Bretagne	78	83	- 6%
Centre	67	81	- 17%
Champagne-Ardenne	15	28	- 46%
Corse	69	20	+ 245%
Franche-Comté	50	62	- 19%
Haute-Normandie	44	22	+ 100%
Ile-de-France	33	27	+ 22%
Languedoc-Roussillon	55	78	- 29%
Limousin	33	21	+ 57%
Lorraine	31	32	- 3%
Midi-Pyrénées	93	117	- 21%
Nord-Pas-de-Calais	43	29	+ 48%
Pays de la Loire	86	69	+ 25%
Picardie	72	43	+ 67%
Poitou-Charentes	57	53	+ 8%
Provence-Alpes-Côte d'Azur	80	101	- 21%
Rhône-Alpes	184	172	+ 7%
TOTAL	1390	1326	+ 5%

Statistiques CCI installations Propane neuves ■ (source Qualigaz)

■ Fiscalité

Taxe professionnelle

La Loi de finances rectificative pour 2003 change les règles d'assujettissement à la taxe professionnelle pour les biens mis à disposition gratuitement.

Jusqu'à présent, la taxation visait l'utilisateur et non le propriétaire. Le nouveau texte considère que seuls, les propriétaires sont redevables dans ce cas de figure.

Face à cet enjeu important pour la profession (plusieurs dizaines de millions d'euros), le CFBP a décidé de participer activement au débat avec le Ministère des Finances, en invoquant un risque de discrimination entre les différentes énergies. En effet, nos entreprises seraient tenues de s'acquitter de la taxe professionnelle sur les réservoirs placés en clientèle, alors que les autres filières (ex : gaz naturel, électricité) dont les modes de distribution n'imposent pas la mise à disposition de matériels de stockage, en seraient exemptées.

Les distributeurs de gaz naturel ne sont pas assujettis sur leur outil de distribution, canalisations et compteurs individuels mis à disposition des particuliers ■ Joël Chevassus (j.chevassus@cfbp.fr)

■ Actualités techniques et réglementaires

Equipements sous pression : dossiers en cours de traitement par le groupe de travail

□ GUIDE PROFESSIONNEL POUR LA FABRICATION ET L'EXPLOITATION DES BOUTEILLES GPL

Ce guide, ainsi que les procédures et spécifications qui lui sont associées, est destiné à répondre aux nouvelles réglementations résultant de la transposition de la directive européenne relative aux équipements sous pression transportables. Il permettra notamment de maintenir les pratiques en matière de remplissage (97 % à 50 °C), de contrôle périodique (périodicités 15 et 5 ans), d'ancienneté pour la réforme systématique des bouteilles (1948) ; il évitera de modifier leurs dimensions et d'être obligé de les ségréguer dans les centres remplisseurs.

Il consacrera également l'obligation de présence d'un limiteur de débit.

Il devrait être soumis à l'avis de la Commission Centrale des Appareils à Pression le 30 mars prochain.

□ 4^{ème} DECENNALE DES RESERVOIRS PETIT VRAC

Une étude est actuellement menée par deux organismes de contrôle afin d'étayer nos propositions à l'administration.

L'enjeu est plus qu'important : les réservoirs âgés de plus de 40 ans ne peuvent plus prétendre au contrôle décennal statistique et si nous ne définissons pas de méthode alternative acceptable, ils devront être réévalués unitairement, donc échangés. Pour les 5 années qui viennent, plus de 100 000 réservoirs sont concernés : le risque est d'une dépense de 100 millions d'euros pour la profession !

L'objectif est de ramener ce coût à un montant de l'ordre de 20 millions.

□ RECOMMANDATION PROFESSIONNELLE POUR LES ACTIVITES CONCERNANT LES RESERVOIRS PETIT VRAC

Un groupe de travail spécifique, auquel participent des représentants de CODEGAZ, a entrepris la rédaction d'une recommandation professionnelle concernant l'ensemble du processus « petit vrac », depuis l'installation en clientèle jusqu'à la réforme. L'objectif est de faire le point de l'ensemble des réglementations applicables, qu'elles soient liées au transport, aux appareils à pression ou aux installations classées. La rédaction de ce document est apparue nécessaire, suite à l'accident de Razines et à l'accumulation actuelle des réservoirs petit vrac sur les parcs des prestataires.

suite

□ SOUPAPES

En 2003, la profession a procédé à l'échange de près de 75 000 soupapes en clientèle (55 000 en 2002). Le programme pour 2004 est également de plus de 70 000 échanges. Le bilan correspondant vient d'être adressé à l'administration. Il permettra d'appuyer une demande d'aménagement visant à éviter le remplacement de 200 000 soupapes supplémentaires.

□ DEVELOPPEMENTS POUR LE CONTRÔLE PAR EMISSION ACOUSTIQUE DES RESERVOIRS ENTERRES

Les essais d'émission acoustique contribuent largement au contrôle décennal des réservoirs petit vrac enterrés par méthode statistique. La procédure utilisée jusque là pour les réservoirs de première génération n'est pas suffisamment sensible pour les réservoirs de deuxième génération apparus dans le milieu des années 90. Une nouvelle campagne de développement va se dérouler jusqu'à l'été afin de définir une procédure unique à l'ensemble du parc .

Un autre développement est en cours concernant les stockages moyen vrac pour définir les conditions d'application de l'émission acoustique pour le contrôle de ces stockages (notamment GPL/C en station services) ■

Michel Camus (m.camus@cfbp.fr)

GPL carburant

□ Arrêté du 8 janvier 2004 relatif à l'équipement des bateaux et navires de plaisance équipés de moteurs hors-bord « GPL d'origine constructeur » utilisant les gaz de pétrole liquéfiés comme source d'énergie et complétant l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires. (JO du 21 janvier 2004)

L'arrêté du 8 janvier 2004 permet d'installer des moteurs hors-bord "GPL d'origine constructeur" sur des bateaux et des navires de plaisance. Il légalise l'utilisation des GPL comme carburant pour les utilisations nautiques, ce qui permet d'étendre l'utilisation du GPL dans le sens d'une meilleure protection du littoral et des plans d'eau intérieurs.

Les emballages concernés peuvent être des bouteilles de 5 kg ou 6 kg, de 13 kg à puisage liquide (C13) ou des réservoirs de GPL Carburant automobiles.

Cependant, sur le plan fiscal, la filière professionnelle est confrontée à un imbroglio, trois niveaux de TIPP pouvant s'appliquer sur les bouteilles, en fonction de l'usage et du lieu d'utilisation. Elle souhaiterait que ce carburant autorisé bénéficie d'une exonération totale ou partielle de la TIPP.

La distribution vrac n'est pas concernée par ce problème fiscal ■ Daniel Dionisi (d.dionisi@cfbp.fr)

Nouvelle charte graphique du CFBP

L'identité visuelle et l'expression graphique de la communication institutionnelle du CFBP viennent d'être actualisées et redéfinies.

Cette nouvelle identité graphique, au design clair et moderne permet de mieux exprimer les atouts des GPL.

Le nouveau logo représente une flamme apportée par une main verte ouverte – dont les contours rappellent aussi la feuille d'un arbre – évoquant ainsi la proximité de l'énergie GPL, la chaleur douce, la propreté de la combustion et le respect de l'environnement.



Promotion du gaz propane

Le CFBP va également ré-orienter la promotion du gaz propane avec, en point d'orgue, une campagne de publicité télévisée qui débutera le 10 mars prochain, renforcée par des actions de marketing direct à destination des installateurs chauffagistes (envoi de la brochure ci-contre) et d'un site internet spécifique www.gazpropane.fr.



■ Dans la presse

- 7000 véhicules utilitaires roulaient au gaz naturel de ville (GNV) à la fin de 2003, en France, [L'Argus de l'automobile](#), 01/01/2004
- Le GPL entre en scène, [Journal des maires](#), 01/01/2004
- Le GPL veut convaincre la France, [Rail & Transports](#), 14/01/2004
- Premier contrat pour GPL Prop'Bus, [Le Journal de l'automobile](#), 16/01/2004
- Antargaz passe sous contrôle américain, [Les Echos](#), 20/01/2004

✓ **LE CHIFFRE DE LA SEMAINE**

7000

véhicules utilitaires roulaient au gaz naturel de ville (GNV) à la fin de 2003, en France.

Les véhicules concernés sont principalement les camionnettes appartenant à des flottes d'entreprise, les bus et les bennes à ordures. Le GNV émet moins de gaz à effet de serre que le GPL et, surtout, que les carburants classiques, essence et diesel. Cependant, ce chiffre est à relativiser puisque la France occupe le troisième rang en Europe pour l'utilisation de ce carburant écologique, derrière l'Italie (435000 véhicules) et l'Allemagne (15000).

L'ARGUS DE L'AUTOMOBILE, 01/01/2004

LE GPL ENTRE EN SCÈNE.

Du nouveau dans la filière GPL carburant : MAN, constructeur de poids lourds, et NEOPLAN, spécialiste des plates-formes de bus, se sont regroupés dans NEOMAN pour proposer au marché français un bus à motorisation GPL et prendre la place laissée vacante par DAF depuis 2000. De leur côté, Antargaz, Totalgaz, Primagaz et Butagaz ont réactivé leur groupement d'intérêt économique GPL Prop'Bus – désormais présidé par Pascal Rieth – pour promouvoir l'utilisation de ce carburant dans les transports en commun.

Le premier bus MAN GPL est équipé d'un moteur 6 cylindres de 12 litres, à aspiration naturelle. Il respecte les normes actuelles les plus avancées EEV et Euro 5, applicables à partir de 2008. Les réservoirs sont disposés dans un caisson avec gaine d'évacuation indépendante en cas de fuite. Et ils ont subi des tests de réaction au feu et de sécurité anti-déflagrante en cas d'incendie.

L'objectif du GIE GPL Prop'Bus est de donner le réflexe « bus GPL » aux décideurs des collectivités locales et des sociétés de transport public. Alors que le gaz de pétrole liquéfié est aujourd'hui un carburant partout disponible, facile à mettre en œuvre et nettement moins polluant que le gazole, seuls 130 bus français l'utilisent, sur un total de 1 000 bus GPL européens (dont tous les bus de Vienne, la capitale autrichienne).

● GIE GPL Prop'Bus, tél. 01 53 63 35 55.

JOURNAL DES MAIRES,
01/01/2004

RAIL & TRANSPORTS, 14/01/2004

CARBURANTS

Le GPL veut convaincre la France

La filière GPL française va retrouver un étendard grâce à Man. Reste à convaincre les exploitants de l'intérêt économique de ce carburant.

suite

Prouver que le GPL est une alternative crédible dans le cadre de transports publics propres. Tel est l'objectif que s'est fixé le GIE GPL Prop'Bus, créé récemment autour d'Antargaz, Butagaz, Primagaz et Totalgaz. Pour y parvenir, un accord de coopération vient d'être signé avec l'industriel Man, qui commercialise un bus de 12 mètres, le NL 243, roulant au GPL. Un accord devenu indispensable à la filière car depuis le retrait des moteurs Daf (bus Heuliez), aucun bus au GPL n'était plus disponible sur le marché. Le véhicule est en attente d'homologation en France. Faisant fi des dernières études de l'Ademe, qui prouvaient que le GPL n'était finalement pas si propre que cela concernant les gaz à effet de serre, le président

du GIE, Pascal Rieth, assure : « *Le GPL n'est pas une énergie confidentielle. 1 300 véhicules roulent en Europe, 800 sortent des usines Man dont 640 roulent à Vienne, en Autriche.* » Oui mais en France, seulement 130 bus au GPL circulent, dont 57 à la RATP. « *La ville de Laval vient de commander un bus qui sera livré à la fin du premier semestre 2004* », se réjouit-on chez GPL Prop'Bus.

Des objectifs de vente ? « *Capter 10 % du renouvellement du parc, soit environ 1 000 autobus d'ici à 2010* », poursuit Pascal Rieth. Arguments commerciaux : l'environnement, la facilité de mise en œuvre et les économies. « *Il ne contient ni plomb, ni benzène, ni soufre, ne produit pas de particules et rejette 90 % de moins d'oxyde d'azote que le diesel* », énumère-t-il.

Compressé à seulement 5 ou 7 bars, le GPL est facile à utiliser.

Le plein est aussi rapide que pour le gazole, et le coût d'installation d'une station est 5 à 7 fois moindre que pour le GNV. Au sujet des économies, l'argumentation repose sur l'exonération de TIPP instaurée en 1999 dans la limite de 40 000 litres par an. « *C'est la consommation annuelle d'un bus* », assure le président.

Sachant qu'à l'achat, le surcoût d'un véhicule GPL est de 35 000 euros, que la surconsommation par rapport au diesel est de 1,8 à 2, et que le remboursement aux réseaux de la TIPP permet de réaliser des économies substantielles, à partir de quand cet achat sera-t-il rentable ? Plus avantageux qu'un bon bus diesel ? « *Le coefficient de conversion*

est de 0,85, et sur 15 ans, l'utilisation du GPL est plus avantageuse de 15 % », affirme Rudy Kuchta de chez Man, à Munich. Le raisonnement séduira-t-il les collectivités ? Les promoteurs du GPL le pensent. Ce carburant issu du pétrole à 40 % et du gaz naturel (60 %) a selon eux un fort potentiel pour les villes moyennes. Pour preuve, les récents appels d'offres : 8 véhicules à Istres, 40 en Italie dont 20 à Reggio, 24 à Tours qui en possède déjà une quarantaine, une centaine en Espagne. Jean-Maurice Aubertie, de Primagaz, prône « *une attitude pragmatique* ». Motif : « *C'est un marché de niche mais Le GPL est disponible, il peut être utilisé pendant 20 ans, en attendant l'hydrogène.* »

Cécile NANGERONI

Premier contrat pour GPL Prop'Bus

CARBURANT

Récemment constitué, le groupement d'intérêt économique GPL Prop'Bus s'est fixé l'ambitieuse mission de relancer la filière des bus roulant au GPL dans l'Hexagone. La signature d'un premier contrat entre Man et la ville de Laval marque les débuts modestes mais encourageants de ce GIE.

A la fin du mois d'octobre, Antargaz, Butagaz, Primagaz et Totalgaz annonçaient la création d'un GIE baptisé GPL Prop'Bus. A défaut d'être aisé à atteindre, l'objectif de ce GIE est limpide : *"Relancer, en France, la filière des bus roulant au GPL auprès des collectivités locales, des sociétés de transport urbain*

et des professionnels concernés par le transport collectif en ville." Pour mieux piloter ses relations institutionnelles et ses actions commerciales, ce GIE s'est d'ores et déjà doté d'un président en la personne de **Pascal Rieth**, par ailleurs directeur de la carburation automobile chez Butagaz. Il sera épaulé par **Jean-**

Louis Jumeau (Antargaz), **Jean-Maurice Aubertie** (Primagaz), **Emmanuel Husson** (Totalgaz) et **Yves Hervouët** (Butagaz). D'ici 2010, GPL Prop'Bus souhaite couvrir 10 % du marché de renouvellement des parcs de bus urbains. Une ambition élevée quand on sait qu'aujourd'hui seuls 130 bus au GPL roulent

dans le pays... La France fait d'ailleurs figure de parent pauvre dans ce domaine par rapport à certains de ses voisins européens. Ce constat se vérifie avec une acuité encore plus importante au niveau des VP fonctionnant au GPL. Alors qu'on recense plus de quatre millions de véhicules GPL dans le monde, la France dépasse à peine le cap des 200 000 unités, pour un réseau de distribution de ce carburant en dessous de la barre des 2 000 stations et un nombre d'installateurs agréés réduit à une peau de chagrin (environ 450).

Le groupe Man est le principal partenaire de GPL Prop'Bus

Pour atteindre ses objectifs, GPL Prop'Bus reprend l'argumentaire traditionnel associé au GPL : respect de l'environnement, avantages fiscaux, comme la TIPP

(Taxe intérieure sur les produits pétroliers) remboursée aux exploitants de réseaux de transport public dans la limite de 40 000 litres par véhicule et par an par exemple, ou encore un prix à la pompe particulièrement attractif. Conscient que cet effort ne saurait suffire, GPL Prop'Bus travaille aussi sur un mode plus prosaïque. Ainsi, le GIE s'est associé au groupe Man, grand spécialiste du GPL, qui détient un parc de 800 bus GPL en Europe sur les 1 300 en exploitation ! L'offre de Man repose principalement sur le modèle NL 243 GPL qui arbore la certification antipollution EEV (Enhanced Environmentally friendly Vehicles), plus exigeante que l'Euro V qui entrera en vigueur en 2008, et qui affiche une autonomie de 400 km tout à fait adaptée à sa vocation urbaine. Cet autobus devrait obtenir l'homologation française dans les prochains mois. En outre, Man va construire un bus de démon-

stration qui pourra être mis à la disposition des collectivités locales au printemps 2004. Cette collaboration avec Man pourrait se révéler féconde, puisque lors des 19^e rencontres du transport public, organisées en novembre dernier sur le Salon Gart, le GIE a annoncé la signature d'un contrat entre le constructeur et la ville de Laval pour la fourniture d'un bus GPL. Dès que le véhicule sera homologué, Laval dotera donc sa flotte de 50 bus d'une 14^e unité fonctionnant au GPL. Si ce contrat reste modeste, il témoigne néanmoins de la pertinence d'une relance du GPL pour les transports collectifs urbains. D'ailleurs, outre Laval, les quatre acteurs du GIE peuvent faire valoir des accords significatifs avec la RATP, la CGEA Connex, la Stab de Bayonne ou la ville de Tours par exemple. Et selon les membres de GPL Prop'Bus, ce n'est qu'un début... **Alexandre Guillet •**

LES ECHOS, 20/01/2004

ÉNERGIE

L'opérateur indépendant UGI, l'un des poids lourds du marché américain, vient d'acquérir Antargaz, le numéro trois français de la distribution de butane et de propane, pour une valeur d'entreprise de 650 millions d'euros.

Antargaz passe sous contrôle américain

« Nous sommes toujours à la recherche d'acquisitions en Europe, mais il existe peu d'opportunités », reconnaît Lon R. Greenberg. Le président d'UGI n'est donc pas mécontent de la transaction qu'il vient de réaliser. Cet opérateur indépendant coté, leader de la distribution de propane aux États-Unis à travers sa filiale à 48 % Amerigaz (elle-même cotée), va en effet racheter fin mars la totalité du capital d'Antargaz. Le numéro trois de la distribution de butane et de propane en France (24 % du marché) fait d'UGI un des plus gros acteurs mondiaux.

Antargaz change ainsi de mains pour la deuxième fois en trois ans. En mars 2001, TotalFinaElf avait vendu ce qui s'appelait alors Elf Antargaz. Dans le tour de table se trouvait déjà UGI, mais avec 19,5 %. Le fonds d'investissement PAI Europe 3 (BNP Paribas) se tailla la part du lion avec 68 %, accompagné de la société italienne de transport de gaz Medit (10 %) et du management de la société. « Nous étions très intéressés par An-

argaz, mais il s'agissait d'une grosse opération et nous avions peu d'expérience internationale », explique Lon R. Greenberg. « Nous avons donc opté pour une période d'observation. » Période au terme de laquelle le développement d'Antargaz a convaincu UGI de son intérêt. La société est en effet passée d'un chiffre d'affaires de 460 millions d'euros en 1999 à 680 millions en 2003, avec une marge d'exploitation supérieure à 10 %. Son achat, qui est effectué à une valeur d'entreprise de 520 millions en 2001, se réalise donc cette fois à 650 millions.

Opérateur indépendant

En lui faisant quitter l'orbite de TotalFina, PAI a transformé la société en opérateur indépendant, le seul aujourd'hui en France avec Prunagaz, et l'opération a payé. « Nous avons coupé les liens exclusifs avec Total au profit d'un approvisionnement sur les marchés internationaux », explique-t-on chez PAI Partners. En 2003, 30 % seulement de l'approvisionnement est effectué chez Total et ce chiffre tombera à

15 % en 2004. « Avec des prix égaux ou inférieurs à ceux d'avant 2001. L'essentiel de l'activité (bouteilles et citernes de butane et de propane) portant sur des particuliers, l'accent a aussi été mis sur le marketing et la relation avec les clients.

Reste à voir si la France saura la

même évolution que les États-Unis : « Depuis trente ans, les groupes pétroliers ont cédé leurs filiales de distribution de propane parce qu'ils n'avaient pas de compétence dans la relation aux particuliers », indique Lon R. Greenberg. « Aujourd'hui, il n'existe plus que des indépendants sur le marché américain, et sa fragmentation explique que nous sommes leader avec 11 % du marché seulement. » Pour l'instant, à l'international, les groupes pétroliers n'ont pas fait le même choix. UGI devra patienter pour grossir, bien que ce soit pour lui une nécessité. Il s'engage en effet sur une croissance de 6 % à 10 % du bénéfice par action, or l'activité de sa branche propane ne croît guère que de 3 %. Il lui faut donc trouver des relais de croissance en Europe. En attendant peut-être d'autres axes de développement. Ainsi son activité de gaz naturel est dotée d'un savoir-faire intéressant pour la dérégulation du marché en Europe. Mais, là encore, UGI observera la situation avant de s'engager.

MYRIAM CHAUVOT

UGI : un groupe énergétique diversifié

Chiffre d'affaires 2003 : 3,026 milliards de dollars dont **1,628 milliard dans la distribution de propane avec Amerigaz, 540 millions de dollars dans la distribution de gaz naturel (État de Pennsylvanie), 108 millions dans la production et distribution d'électricité (Pennsylvanie), 649 millions dans les services liés à l'énergie, 55 millions dans filiales internationales de distribution de propane (Autriche, République tchèque, Slovaquie) et 46 millions d'activités diverses.**



CFBP infos

N°1 Février 2004

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

Sommaire

■ Statistiques p 1

Données climatiques
Ventes de GPL en France
Evolution des prix internationaux
Installations neuves Propane

■ Actualités techniques et réglementairesp 4

La Commission « Opérations/
Technique » du CFBP
Etablissements recevant du public
(ERP)

■ En bref p 5

■ Le CFBP : organisation des services du siège.....p 6

■ Dans la presse.....p 7

Pour joindre le CFBP
E-mail : contact@cfbp.fr
Tél : 01 41 97 02 80
Fax : 01 41 97 02 89
Comité Français du Butane et du Propane
Tour Arago-Défense
5, rue Bellini
92806 Puteaux cedex

■ Statistiques

Données climatiques

En février 2004, la température moyenne s'établit à 5,1 °C.
Elle était de 2,8 °C en février 2003 soit une hausse de 2,3 °C.

	Février 2004	Février 2003
Température moyenne	5,1 °C	2,8 °C
Nombre de jours ouverts	20	20
Degrés-jours (DJ)*	308,9	342,6
Coefficient de rigueur**	1,00	1,11
Degrés-jours cumulés	647,1	731,8

* Les degrés-jours sont obtenus en multipliant la différence entre la température de base 16°C et la température constatée par le nombre de jours du mois considéré, base 42 stations.

** Le coefficient de rigueur résulte du rapport entre les degrés-jours constatés et les degrés-jours "normaux", calculés à partir des températures "normales" (moyenne trentenaire 1961-90), ce calcul étant pondéré par la répartition régionale des ventes de produits pétroliers ■ (source : Observatoire de l'énergie)

CHIFFRES-CLES FEVRIER 2004

- 10,11 % : évolution du marché à fin février
- 12,43 % : évolution des ventes conditionné
- 11,57 % : évolution nombre de DJ à fin février 2004 par rapport à fin février 2003

Ventes de GPL en France (en tonnes)

	MOIS			CUMUL		
	févr-04	févr-03	Variation %	févr-04	févr-03	Variation %
BUTANE						
Conditionné	33 714	37 034	- 8,96%	69 137	79 405	- 12,93%
Vrac	10 546	12 111	- 12,92%	23 166	25 297	- 8,42%
s/total butane	44 260	49 145	- 9,94%	92 303	104 702	- 11,84%
PROPANE						
Conditionné	13 643	15 432	- 11,59%	27 472	32 255	- 14,83%
Condi/carburant	6 038	5 914	+ 2,10%	11 315	11 578	- 2,27%
s/total conditionné	19 681	21 346	- 7,80%	38 787	43 833	- 11,51%
Vrac carburant	2 834	2 689	+ 5,39%	5 410	5 371	+ 0,73%
Vrac 0 / 6t.	141 875	167 038	- 15,06%	302 770	329 608	- 8,14%
Vrac 6 / 12t.	21 484	23 842	- 9,89%	46 856	50 643	- 7,48%
Vrac 0 / 12t	163 359	190 880	- 14,42%	349 626	380 251	- 8,05%
Vrac 12 / 80t	33 548	40 267	- 16,69%	71 800	83 535	- 14,05%
Vrac 0 / 80t	196 907	231 147	- 14,81%	421 426	463 786	- 9,13%
Vrac > 80t	36 377	41 957	- 13,30%	74 646	85 527	- 12,72%
s/total vrac	236 118	275 793	- 14,39%	501 482	554 684	- 9,59%
s/total propane	255 799	297 139	- 13,91%	540 269	598 517	- 9,73%
GPLc/stations	11 187	12 836	- 12,85%	23 142	26 253	- 11,85%
Total conditionné	53 395	58 380	- 8,54%	107 924	123 238	- 12,43%
Total vrac	246 664	287 904	- 14,32%	524 648	579 981	- 9,54%
TOTAL	311 246	359 120	- 13,33%	655 714	729 472	- 10,11%
dont carburant	20 059	21 439	- 6,44%	39 867	43 202	- 7,72%

Evolution des prix internationaux (CIF ARGUS Propane NWE)

	Janvier 2004	Février 2004	Variation %
Moyenne mensuelle CIF ARGUS \$/tonne	342	305	- 11 %

Analyse

"Le mois de février 2004 aura marqué un plancher en termes de prix sur la période novembre 03/ mars 04 (est.) avec un niveau d'environ 305 \$/tonne. La clémence du temps à travers l'Europe et l'absence de forte demande tant aux USA qu'en Asie auront limité l'impact à la hausse sur les prix européens. En revanche, seule la vigueur du brut, et par conséquent l'ensemble du complexe énergétique mondial auront limité la baisse des prix internationaux, le plancher pétrochimique ayant été atteint. La conjonction de niveaux de stocks bas et d'un hiver tardif va retendre les prix à la hausse sur le mois de mars.» ■

Installations neuves Gaz Propane

	MOIS			CUMUL		
	FEV. 04	FEV. 03	Var %	2004	2003	Var %
Alsace	29	40	- 28%	62	70	- 11%
Aquitaine	103	118	- 13%	250	243	+ 3%
Auvergne	53	46	+ 15%	103	105	- 2%
Basse-Normandie	55	34	+ 62%	89	82	+ 9%
Bourgogne	36	29	+ 24%	72	55	+ 31%
Bretagne	67	86	- 22%	145	169	- 14%
Centre	56	105	- 47%	123	186	- 34%
Champagne-Ardenne	22	21	+ 5%	37	49	- 24%
Corse	15	21	- 29%	84	41	+ 105%
Franche-Comté	40	37	+ 8%	90	99	- 9%
Haute-Normandie	53	28	+ 89%	97	50	+ 94%
Ile-de-France	38	29	+ 31%	71	56	+ 27%
Languedoc-Roussillon	54	76	- 29%	109	154	- 29%
Limousin	25	30	- 17%	58	51	+ 14%
Lorraine	36	53	- 32%	67	85	- 21%
Midi-Pyrénées	97	95	+ 2%	190	212	- 10%
Nord-Pas-de-Calais	66	44	+ 50%	109	73	+ 49%
Pays de la Loire	82	116	- 29%	168	185	- 9%
Picardie	70	37	+ 89%	142	80	+ 78%
Poitou-Charentes	55	54	+ 2%	112	107	+ 5%
Provence-Alpes-Côte d'Azur	103	95	+ 8%	183	196	- 7%
Rhône-Alpes	174	158	+ 10%	358	330	+ 8%
TOTAL	1329	1352	- 2%	2719	2678	+ 2%

Statistiques CCI installations Propane neuves ■ (source Qualigaz)

■ Actualités techniques et réglementaires

La Commission « Opérations/Technique » du CFBP

L'organisation du CFBP donne au Directoire de l'association la possibilité de créer des commissions spécialisées regroupant des membres issus des sociétés distributrices et, éventuellement, des industries associées.

Ces commissions ont pour but d'étudier des problèmes particuliers, et de proposer au Directoire les actions correspondantes à entreprendre. Le Directeur Général du CFBP assure la présidence de toutes les commissions spécialisées.

La commission qui mobilise sans conteste le plus d'énergie chez les adhérents du CFBP est la commission « Opérations / Technique » qui regroupe les directeurs techniques et opérations des sociétés.

Devant la multiplicité des sujets à traiter, cette commission a dû s'organiser en plusieurs groupes de travail, et détacher dans chacun d'eux des intervenants spécifiques qui sont présentés ci-dessous.

La commission en elle-même s'occupe essentiellement de la coordination et du pilotage des groupes de travail qu'elle a institués, ainsi que de la validation de leurs résultats.

Dans le cadre de cette présentation, le CFBP invite ses adhérents, lorsqu'ils sont confrontés à des problématiques particulières, à contacter le représentant de leur société dans le groupe de travail, afin de canaliser plus facilement la remontée des informations ■

Commission « Opérations / Technique »

Elle est composée de :

Eric Naddéo (Antargaz),

Claude Philipponneau (Butagaz),

Denis Vidal (Primagaz),

Didier Geoffroy, Jean-Marie Quemin (Totalgaz),

Frédéric Dubost (Vitogaz).

La commission est présidée par Joël Pedessac, directeur général du CFBP.

Dénomination	Composition des groupes de travail	Sujets traités
Matériels	Charles Dubus, Didier Lot, Jean-Marc Moinard, Philippe Saunier (Antargaz), Olivier Aubertin, Odile Barberis, Christian Le Noir, Philippe Pouzin (Butagaz), Lionel Bas, Alain Barraz (GTC), Joël Bouillis, Patrick Jussaume (Primagaz), Armelle Roux (Repsol), Julien Rovillé, Jean-Paul Trespaillé (Totalgaz), Sébastien Guellaut (Vitogaz), Thierry Serré (Camping Gaz) Animateur CFBP : Michel Camus Intervenant pour l'Administration : Ministère de l'Industrie (DGAP)	Matériel conditionné, matériel vrac et leurs équipements
Transport	Gilles Balayre (Antargaz), Thierry Bachellerie (Butagaz), Gérard Costel (Primagaz), Armelle Roux (Repsol), Laurent Lainé (Totalgaz), Laurent Leplat (Vitogaz) Animateur CFBP : Henri Vial Intervenant pour l'Administration : Ministère des Transports (CITMD)	Transports terminal, massif et de citernes
Sites industriels	Pierre Souchon (Antargaz), Daniel Demonchy (Butagaz), Sylvain Giraud (Primagaz), Gérard Guenet (Totalgaz), Frédéric Dubost (Vitogaz) Animateur CFBP : Christophe Erhel Intervenant pour l'Administration : Ministère de l'Ecologie (SEI)	Centres et dépôts, environnement, loi sur les risques technologiques
Sécurité en clientèle	Gilles Balayre (Antargaz), Claude Bausson (Butagaz), Christian Mohen (Primagaz), Armelle Roux (Repsol), Gérard Marquette (Totalgaz), Frédéric Dubost (Vitogaz) Animateur CFBP : Christophe Erhel Intervenant pour l'Administration : Ministère de l'Ecologie (SEI)	Service professionnel d'assistance, projet d'arrêté 1412 (sites déclarés)
Hygiène & Sécurité	Gilles Balayre, Pierre Souchon (Antargaz), Claude Bausson (Butagaz), Christian Mohen (Primagaz), Armelle Roux (Repsol), Gérard Marquette (Totalgaz), Frédéric Dubost (Vitogaz) Animateur CFBP : Christophe Erhel Intervenant pour l'Administration : Ministère de l'Ecologie (SEI)	Accidentologie, Fiches de données de sécurité, document unique
Réseaux	Frédéric Berthelot (Antargaz), David Monserand (Butagaz), François Brunero (Primagaz), Gilles Le Corff (Totalgaz), Christophe Kervadec (Vitogaz) Animateur CFBP : Christophe Erhel Intervenant pour l'Administration : Ministère de l'Industrie (DGAP)	Mémoire CFBP distribution publique, cahier des charges AFG réseaux privatifs

Etablissements recevant du public (ERP)

□ Arrêté du 23 janvier 2004 portant approbation de dispositions complétant et modifiant le règlement de sécurité contre les risques d'incendie et de panique dans les établissements recevant du public.
(NOR : INTE0400086A paru au JO du 22 février 2004)

Les modifications et adjonctions concernent notamment le chapitre VI du titre 1er du livre II (articles GZ).

Voir le texte : <http://www.legifrance.gouv.fr/>

■ En bref ...

Le Réseau de stations-service en France



Le CFBP vient d'éditer la carte 2004 des stations-service GPL.

Cette carte est complétée par la liste des stations, classées par département, avec leur adresse et téléphone, la mention d'ouverture 7J/7 et/ou 24H/24.

Envoi sur demande en s'adressant au CFBP, service GPL carburant.

Nouveau connecteur européen



Un nouveau connecteur, de marque Staübli, vient d'être accepté comme homologable dans le R67-01 de l'ONU. Il pourra donc prochainement remplacer les 3 anciens systèmes existant en Europe.

■ Le CFBP : organisation des services du siège

Direction générale
Joël PEDESSAC
tél : 01 41 97 02 86
j.pedessac@cfbp.fr



Assistante
Fanny NADAH
tél : 01 41 97 02 87
f.nadah@cfbp.fr

Coordination des différents services.

Secrétariat général du Directoire, Comité des membres titulaires, Comité des membres associés.

Gestion des opérations de communication externe et de la promotion de la filière GPL.

Présidence des commissions spécialisées et supervision des groupes de travail.

Représentation du CFBP auprès des organismes publics et des autres associations partenaires.

■ Service Administration Finances

Responsable du service :

Joël CHEVASSUS
tél : 01 41 97 02 85
j.chevassus@cfbp.fr



En charge de ...

Gestion des comptes et animation de la gestion budgétaire.
Suivi des contrats et gestion des salariés.
Fonctionnement du Centre serveur, et mise à jour du recueil des codifications.
Gestion des achats.
Amélioration des supports informatiques.
Information des adhérents en matière de statistiques et de documentation professionnelle.
Actions concertées avec les acteurs de la profession sur des problématiques administratives et fiscales.

Comptabilité
Alain AUGER
tél : 01 41 97 02 81
a.auger@cfbp.fr

Documentation
Danielle GRAFF
tél : 01 41 97 09 71
d.graff@cfbp.fr

■ Service GPL Carburant

Responsable du service :

François-Xavier DAGNAS
tél : 01 41 97 02 88
fx.dagnas@cfbp.fr



Opérer sur le marché GPL carburant, au plan normatif et réglementaire.
Lobbying et relation presse.
Opérations marketing et communication pour le GPL carburant.
Gestion des agréments des entreprises transformatrices de véhicules au GPL.
Formation des entreprises transformatrices de véhicules au GPL.
Contacts nationaux : avec les administrations, le CIVEPE, les constructeurs et équipementiers GPL.
Contacts internationaux : membre de la Commission carburant de l'AEGPL, du GAIN au World LPG, de groupes normatifs du CEN, dont le WG6 en charge des matériels GPL carburant.
Projets d'étude R&D, notamment tests européens relatifs à la pollution.

Formation
Daniel DIONISI
tél : 01 41 97 02 82
d.dionisi@cfbp.fr

Agréments
Olivier THENADEY
tél : 01 41 97 09 92
o.thenadey@cfbp.fr

Secrétariat
Samia MESTARI
tél : 01 41 97 09 91
secretariat-gplc@cfbp.fr

■ Service Matériels

Responsable du service :

Michel CAMUS
tél : 01 41 97 09 95
m.camus@cfbp.fr



Questions réglementaires, normatives et techniques relatives aux « équipements sous pression » : bouteilles, réservoirs, et leurs accessoires, exploités par les adhérents du CFBP.
Avec le groupe de travail « matériels », rédaction et diffusion des cahiers des charges et spécifications professionnelles.
Coordination des développements techniques nécessaires.
Relations avec le Ministère de l'industrie.
Représentation de la profession française auprès de l'AEGPL et des instances nationales et internationales de réglementation et de normalisation.

■ Service Sécurité Environnement

Responsable du service :

Christophe ERHEL
tél : 01 41 97 09 93
c.erhel@cfbp.fr



Accidentologie des GPL et définition d'actions ou de documents correctifs
Relations avec le SPA.
Règles concernant les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE).
Pour la partie Environnement, réglementation, rédaction de guides, concernant les installations en clientèle ou les centres et dépôts.
Réglementation pour la distribution en réseaux publics ou privés.

■ Service Transport et Formation

Responsable du service :

Henri VIAL
tél : 01 41 97 09 90
h.vial@cfbp.fr

Expertise réglementaire pour les transports de marchandises dangereuses
Travaux d'évolutions réglementaires et normatifs, nationaux, européens et internationaux
Animation des groupes de travail « transport » du CFBP pour définir les standards interprofessionnels, assurer le suivi technologique et le retour d'expérience avec les transporteurs, constructeurs et équipementiers
Pour la partie Formation, définir les contenus pédagogiques et les moyens, pour les formations CFBP des chauffeurs-livreurs et citerniers.

Assistante Formation
Maryse DENE
tél : 01 41 97 09 94
m.dene@cfbp.fr

■ Service Applications gazières et Délégations régionales

Responsable du service :

Jean-Claude BOUVET
tél : 01 41 97 02 83
jc.bouvet@cfbp.fr



Suivi et mise en œuvre de la convention PGP avec Qualigaz, les Organisations professionnelles (OP) et les distributeurs.
Sécurité des installations intérieures GPL : audits et diagnostics.
Analyse de toutes les anomalies suite aux audits, et mise en place d'actions spécifiques pour les installateurs.
Définition des plans d'actions en matière de sécurité et de promotion de l'énergie GPL, avec les Présidents nationaux et régionaux des OP.
Présence sur le terrain, avec 7 délégations régionales(*).

7 délégués régionaux

(*) Voir n°2 de CFBP infos.

■ Dans la presse

- GPL : les mesures fiscales reconduites jusqu'à fin 2005, Le Moniteur Automobile, 12/02/2004
- N°1 français pour les lignes d'emplissage GPL : Siraga, L'Usine nouvelle, 26/02/2004
- Entretien avec Joël Pedessac, BIP, 25/02/2004
- GPL : des réservoirs enterrés et protégés, 60 Millions de consommateurs, Hors-série expert n°82, mars-avril 2004

GPL : les mesures fiscales reconduites jusqu'à fin 2005

Le Comité Français du Butane et du Propane souhaite attirer l'attention des automobilistes sur le fait que les mesures fiscales incitatives en faveur du GPL ont été reconduites jusqu'à fin 2005.

Les particuliers bénéficient d'un crédit d'impôt de 1 525 € par véhicule dans les cas suivants :

- l'achat d'un véhicule GPL neuf ;
- la transformation au GPL d'un véhicule à essence de moins de 3 ans ;
- la première souscription d'un contrat de location avec option d'achat d'un véhicule GPL, ou d'une durée au moins égale à 2 ans sans option d'achat.

Ce crédit d'impôt est majoré de 50% si l'achat ou la location d'un véhicule GPL s'accompagne d'une mise à la casse d'un véhicule mis en circulation avant 1992.

Les professionnels bénéficient pour leur part :

- d'un amortissement exceptionnel sur 12 mois des véhicules GPL ;
- d'une exonération de la taxe sur les voitures de société (TVTS), soit une valeur annuelle de 560 à 2 400 € ;
- du remboursement de la TIPP sur le GPL qu'ils consomment pour les chauffeurs de taxis GPL ou les exploitants de véhicules de transport public de voyageurs ;
- de l'exonération partielle ou totale du paiement de la vignette auto pour les professionnels et entreprises propriétaires de véhicules au GPL qui seraient concernés par cette taxe.

Le Moniteur Automobile, 12/02/2004

N°1 FRANÇAIS POUR LES LIGNES D'EMPLISSAGE GPL

SIRAGA

BUZANÇAIS (INDRE)

Un leadership écrasant

A l'origine de Siraga, en 1936, trois noms : Siboulet, Ray et Galerand.

L'entreprise se résumait alors à un atelier de matériel agroalimentaire. Trente ans plus tard, en rachetant la société RM (Réalizations métalliques), qui fabriquait des machines sous licence Butagaz, elle s'oriente vers le GPL. Aujourd'hui, sous la conduite de Benoît Collomb, la PME détient 80 % du marché français des systèmes d'emplissage de bouteille GPL, butane et propane, et réalise à l'étranger près des deux tiers de ses ventes. Elle fabrique aussi des casiers et des présentoirs pour les bonbonnes de gaz. Et assure la maintenance et la réparation des bouteilles, via son service après-vente et son département de pièces détachées. Enfin, en rachetant Sovam en 1997, Siraga s'est diversifiée dans les équipements d'aéroport : passerelles télescopiques, escabeaux et tracteurs d'avions. Une activité qui est loin de tenir ses promesses, compte tenu des déboires actuels de l'aéronautique.

Création : 1991

Activité : machines d'emplissage de bouteille GPL

Dirigeant : Benoît Collomb

Actionnariat : GPL Industrie 54 %, actionnaires privés 38 %

CA 2002 : 21 millions d'euros

Marge nette : 1,9 %

Effectif : 130

L'Usine Nouvelle, 26/02/2004

Entretien avec Joël Pedessac, Directeur général du Comité Français du Butane et du Propane

Interview réalisée et publiée par le BIP, Bulletin de l'industrie pétrolière, 25/02/2004

BIP. *Pouvez-vous nous dresser un rapide portrait du CFBP : ses membres et leurs parts de marché respectives ; ses effectifs ; ses missions ; son appartenance à des organisations telles que l'Association française du gaz (AFG) ou l'Association européenne des gaz de pétrole liquéfiés (AEGPL) ?*

Joël Pedessac. Le CFBP est une association loi de 1901 créée en 1947 qui regroupe six membres titulaires - les sociétés distributrices que sont Antargaz, Butagaz, Primagaz, Repsol, Totalgaz et Vitogaz - et 15 membres associés, des industriels dont l'activité est fortement dépendante de l'industrie des gaz de pétrole liquéfiés. C'est en 1989, au moment du changement de dénomination sociale de Comité Professionnel du Butane et du Propane en Comité Français qu'a été décidé d'ouvrir l'association à des membres associés, ceci afin d'élargir à la filière l'action du Comité. Entre 1989 et aujourd'hui, le nombre de ces membres associés est passé de 7 à 15, preuve de l'attractivité de notre association pour certains industriels qui accèdent ainsi à la base de connaissance et d'expertise développée sur près d'un demi siècle.

Parmi ces membres associés figurent quatre transporteurs (la SNCF et les trois principaux transporteurs routiers que sont les groupes SAMAT, CITAIX et GCA

Trans), dont l'activité et l'organisation dépendent fortement des réglementations internationales de transport de matières dangereuses (RID & ADR) ; six industriels fabricants de citernes et bouteilles ou petits équipements et prestataires (Cerec, Codegaz, Comap, GLL, Liotard, Robine Industries) ; des prestataires de services divers tels que Dalkia (services énergétiques), Géostock (expert en matière de stockages en caverne) ; BP, ADG Campingaz et l'association des revendeurs de GPL, la Fegazliq. Jusqu'à présent, le CFBP mettait peu en avant ses membres associés dans sa communication institutionnelle ce que nous allons changer dans les mois à venir.

Les effectifs du CFBP sont au nombre de 21 personnes, dont une majorité basée à La Défense. Le Comité est présidé par Francis Jan, directeur général de Totalgaz. Pour ce qui concerne les parts de marchés des distributeurs, ces données ne sont pas disponibles du fait du pur respect du droit de la concurrence.

Le CFBP est effectivement membre de l'AFG et y a même acquis un statut plus important en devenant membre du bureau. Le but recherché, à travers cette position un peu plus exécutive, est de s'associer à la mission stratégique de l'Association qui est de

défendre et promouvoir l'énergie gaz, gaz naturel ou GPL, et ce notamment par rapport à l'électricité. Notre intention est donc d'être encore plus performant dans ce domaine. L'AEGPL a une fonction davantage orientée vers les réglementations techniques et les relations institutionnelles avec Bruxelles.

Les missions du CFBP sont au nombre de quatre. Comme tout syndicat professionnel, il doit jouer un rôle d'interface vis-à-vis des institutions, un rôle renforcé actuellement par les directives Seveso, le projet de loi d'orientation énergétique et la loi sur les risques technologiques. Il doit, en second lieu, assurer la coordination avec les différents opérateurs que sont, par exemple, l'Union française des industries pétrolières (UFIP) ou l'Union des industries chimiques (UIC), tant au niveau technique qu'économique.

Le troisième volet de ces missions concerne la sécurité, un élément fort que nous renforçons en permanence dans tous les process mais aussi sur le plan

des transports et des usages. J'aimerais observer, sur ce point, que la France est le seul pays au monde à disposer d'une structure telle que Qualigaz, association loi de 1901, agréée par le Ministère de l'Industrie, qui a pour mission de contrôler, jusqu'à l'appareil d'utilisation, la conformité des installations gaz neuves ou modifiées. Elle regroupe Gaz de France, les syndicats professionnels du bâtiment et le CFBP. Aux Pays-Bas, par exemple, où l'usage du gaz est pourtant beaucoup plus développé qu'en France, cette mission de contrôle n'existe pas de façon obligatoire. Les délégations régionales du CFBP sont là pour accompagner les installateurs lorsque des installations sont déclarées non-conformes pour mettre en œuvre des actions correctives et de prévention. Cette dernière est un point important de notre travail visant à renforcer la sécurité jusqu'à l'utilisateur.

Enfin, notre quatrième mission concerne, bien sûr, la promotion du produit et à cet égard le CFBP a renforcé son action depuis trois ans. En effet, depuis 2001, face à la diminution de la part du propane dans les usages de chauffage domestique, la profession a ressenti le besoin d'agir collectivement plus qu'individuellement, pour relancer la prescription de cette source d'énergie pour les usages domestiques. Les campagnes de publicité ont donc visé, en 2001, 2002 et 2003, à améliorer la notoriété du gaz propane, à insister sur son confort d'utilisation, ses trois usages possibles et sa disponibilité. En 2004, le message sera renforcé dans le domaine de la compétitivité avec l'électricité en ligne de mire.

Ce n'est en effet pas le gaz naturel notre principal concurrent, puisque 27 000 communes ne peuvent pas être desservies par cette énergie. A titre d'image, nous évoquons parfois le gaz propane comme étant plutôt le gaz des champs, et le gaz naturel comme le gaz des villes ! Mais c'est bien l'électricité. Or le gaz propane est la seule alternative trois usages (eau chaude, cuisine, chauffage) à l'électricité en dehors des zones de distribution de gaz naturel et ce pour 30 % moins cher en coût d'utilisation. Ce sera l'axe de communication de la campagne télévisée qui sera lancée du 10 au 30 mars sur TF1 et France Télévision.

...

BIP. *Comment s'est comporté le marché des GPL en France l'an dernier, après la baisse de 3,7 % enregistrée entre 2001 et 2002 ? Quelle a été l'évolution des ventes selon les secteurs utilisateurs ?*

Joël Pedessac. L'année dernière a vu une nouvelle régression en volume, de 5,5 % au total, à 2,8 millions de tonnes. Les conditions climatiques n'ont pas été favorables aux usages combustibles. Les ventes en vrac, pour les usages industriels ou domestiques, ont diminué de 5 % à 2 millions de tonnes ; celles de gaz en bouteilles ont reculé de 4,7 % à 660 000 tonnes et les ventes de GPLcarburant ont, elles, chuté de 12 % à 165 000 tonnes. Remarquons toutefois, sans masquer les difficultés que rencontre ce produit, que ce repli est intervenu sur un marché des carburants en sensible régression.

...

BIP. *Venons-en justement au GPLc. Depuis le pic atteint en 2002, les ventes n'ont cessé de diminuer. Les raisons en sont connues pour l'essentiel : désaffection des utilisateurs à la suite d'accidents surmédiatisés, manque de motivation des constructeurs automobiles... Comment voyez-vous évoluer ce dossier ? Le CFBP n'a-t-il pas, sur ce plan, un rôle important de lobbying à jouer ? Qu'est-ce qui pourrait renverser la tendance ? En attendant, une partie du réseau de points de vente est-elle menacée ?*

Joël Pedessac. Relativisons un peu : 165 000 tonnes en 2003 alors que les ventes avaient plafonné à 66 000 tonnes au plus haut des années 80, lors de la première période de lancement, ce n'est tout de même pas négligeable. Néanmoins, il est vrai que la commercialisation du GPLcarburant traverse une passe un peu difficile. Ce n'est pas, à notre avis, par peur ni désamour des utilisateurs même si, médiatiquement, c'est cet aspect là qui a été mis en avant. Les enquêtes auxquelles nous procédons prouvent que 20 à 25 % des personnes interrogées ont une peur irrémédiable du gaz et ne l'utiliseront jamais. C'est le côté verre à moitié vide alors que le verre à moitié plein est que 75 % évoquent le produit comme un carburant propre et économique.

Le problème ne se situe donc pas du côté de la demande client. Il est plutôt dans le renversement de la faveur médiatique dont bénéficiait le GPLc avant 2000. Si le problème de la sécurité est désormais résolu depuis l'adoption du règlement international R67 01 par la France, rendant notamment les soupapes de sécurité obligatoires, les différents changements réglementaires survenus depuis juillet 2000 avec notamment la nouvelle norme d'émissions Euro III ont créé une discontinuité dans l'approvisionnement de certains composants (moteurs ou réservoirs). Les constructeurs et équipementiers n'avaient pas anticipé et les clients se sont vus imposer des délais de livraison de 6 à 8 mois... Autrement dit une situation détestable sur le plan de la relation commerciale qui a aussi découragé les vendeurs automobiles. Cette situation continue d'avoir des effets encore aujourd'hui malgré une offre bien meilleure qu'en 1999, que ce soit en première ou seconde monte, et avec des incitations fiscales supplémentaires comme la prime de 1524 € donnée à tout acheteur particulier de véhicule GPL.

A cette situation, déjà pénalisante, est apparue la nécessité de rassurer les décideurs politiques sur les potentialités environnementales du GPLc et notamment au regard des normes d'émissions futures. C'est pourquoi la profession des GPL a décidé de lancer au niveau européen et en partenariat avec l'Ademe un programme de tests d'émissions comparatifs entre les différentes motorisations essence, diesel et GPL dont les résultats seront communiqués prochainement et feront l'objet d'une présentation à la presse fin mars. Sans en dévoiler tous les détails, ils confirmeront qu'un moteur GPL émet 20 fois moins d'oxydes d'azote que le moteur diesel équivalent et aucune particule (non mesurable). Quant au CO₂ qui est, comme l'on sait, l'un des enjeux politiques importants du moment, les émissions liées au GPLc sont inférieures de 15 % à celles engendrées par les moteurs à essence et équivalentes à celles des véhicules Diesel. A écouter les motoristes, le GPL pourrait faire beaucoup mieux avec un peu d'efforts en R&D et n'aurait aucun problème à être meilleur que

le Diesel qui bénéficie d'une avance technologique du fait des très gros moyens investis sur les 20 dernières années.

En conclusion, ce rapport européen, qui touche quatre pays, l'Allemagne, l'Angleterre, la France et les Pays-Bas, montre que le GPLcarburant a déjà un train d'avance, et répond d'ores et déjà aux normes Euro IV(2006). Nous entendons bien faire prévaloir ces résultats, de même que les autres aspects favorables au produit, telle que l'existence d'un réseau de distribution suffisamment bien maillé, d'une offre constructeur de qualité et notamment de Renault sans égale au monde, et au sein des groupes de travail dont le CFBP fait partie dans le cadre du plan véhicules propres, présenté l'an dernier par le Premier ministre.

Sous l'autorité de celui-ci, a en effet été créée la Commission interministérielle pour les véhicules propres et économes (Civépé) qui compte quatre groupes de travail sur les sujets suivants : les bonus/malus par rapport au CO₂ ; la promotion des achats publics ; les bonnes pratiques des constructeurs automobiles ; et l'action auprès de l'Union européenne sur la réglementation et la R&D.

Notre priorité, aujourd'hui, est de conforter l'avenir de ce carburant auprès des institutionnels mais aussi des différents acteurs de la filière comme les constructeurs, les équipementiers, les installateurs et les distributeurs. La première étape consiste à consolider le fait que le GPL est très performant en matière de pollution locale et équivalent au diesel pour les émissions de CO₂.

Il nous faudra ensuite reprendre la parole vis-à-vis des médias. Le GPLc est un produit mal connu. Les enquêtes montrent que seuls 7 % des automobilistes en situation d'achat connaissent les incitations fiscales liées à l'acquisition d'un véhicule fonctionnant au GPLc. Or, il y en a 20 % qui, le sachant, seraient prêts à acheter ce véhicule. C'est énorme. Si on rapporte ce pourcentage au million de véhicules neufs vendus par an à des particuliers, on arrive à un chiffre de 200 000 voitures au GPLc. Alors qu'il n'en a été vendu que 15 000 l'an dernier.

S'agissant du réseau, il n'y a pas pour l'instant aucune décision de fermeture de points de vente. Les distributeurs ont toujours la volonté de pousser ce marché, qui est l'un de ceux, dans l'industrie des GPL, qui a le plus fort potentiel de croissance. Il y a actuellement plus de 1 850 stations publiques et 300 privées beaucoup

plus que ce qu'offre aujourd'hui un autre carburant alternatif comme le GNV avec près de 100 stations sur tout le territoire.

BIP. *Certains de vos membres, Primagaz en tête, Antargaz ensuite, ont obtenu le statut d'opérateur pour la distribution de propane par canalisation. Considérez-vous qu'il existe là un marché potentiel significatif ?*

Joël Pedessac. L'ouverture du marché est une vraie opportunité pour les distributeurs de GPL. Elle va nous permettre d'aller sur de nouveaux marchés, de faire mieux connaître le gaz propane. Pour un élu local, c'est un argument politique de faire venir le gaz à des conditions commerciales compétitives, car le gaz est signe de modernité et de confort. Le ticket d'entrée est toutefois relativement onéreux, les investissements étant lourds pour construire un réseau. Mais si tous les distributeurs de GPL s'y mettent - et ils vont le faire -, c'est bien qu'il existe là une véritable opportunité supplémentaire de développer notre énergie. La notion d'aménagement du territoire est d'ailleurs un des points soulignés dans le Livre blanc sur les énergies, ce qui prouve que le gaz propane fait partie du panorama même si nous pensons que le gaz n'est pas as-

sez évoqué dans cet avant-projet de loi. La desserte de propane par canalisation est aussi un nouveau "business model" pour les distributeurs qui deviennent des fournisseurs de kWh gaz propane et non plus de tonnes dans un réservoir.

BIP. *Les opérateurs pétroliers sont préoccupés par la diminution des capacités de stockage, du fait des lourds investissements requis pour s'adapter aux nouvelles normes de sécurité. Est-ce également un sujet de préoccupation pour les distributeurs de gaz de pétrole liquéfiés ?*

Joël Pedessac. Sur les 680 sites Seveso que compte l'Hexagone, il y a 78 sites GPL, soit un peu plus de 10 % du total. Les nouvelles réglementations et exigences administratives nécessiteront des investissements lourds à réaliser par les distributeurs d'ici à 2008. Cela implique pour chaque site, une étude de

danger associée à une étude technico-économique sur la viabilité du site. Des décisions de fermeture ont déjà été annoncées, qui se traduisent par des pertes d'emplois et de capacités de stockage, mais aussi par plus de transport par la route au détriment du rail. Sur ce dernier point, notre analyse du risque nous ferait préférer la situation du risque localisé et maîtrisé (dépôt) au risque diffus créé par plus de camions sur la route. Nous déplorons que la séparation des responsabilités entre ministères rende parfois difficile cette analyse globale des risques.

BIP. *Vous avez pris position, en tant que membre de l'AFG, sur le Livre blanc sur les énergies. La profession pourrait-elle, selon vous, être entendue ? Quelles sont les actions que pourrait entreprendre le CFBP en ce sens ?*

Joël Pedessac. Le gaz est effectivement mal traité dans le discours politique. Le fait de l'ignorer et de le dénigrer est, de notre point de vue, une erreur stratégique. C'est fermer les yeux sur une réalité technique, c'est faire croire au grand public et à un certain nombre d'acteurs qu'à une date donnée, il y a un robinet qui va se fermer. Notre objectif c'est de faire comprendre tout cela. Il faut absolument que le gaz reprenne la parole...

GPL : des réservoirs enterrés et protégés

L'enfouissement d'un stockage de gaz propane est bénéfique. Mais cela ne dispense ni de respecter des distances de sécurité, ni de prévoir tous les équipements destinés à prévenir les risques de fuites.

En France, les réservoirs domestiques de gaz de pétrole liquéfié (GPL) ne sont enterrés que depuis 1991. Cette solution s'est développée à la suite d'une évolution tant réglementaire que technique. Elle a rapidement séduit, puisqu'elle représente d'ores et déjà le quart du parc existant.

Ce stockage conjugue discrétion et qualité d'environnement. Il peut être recouvert par une pelouse, un parterre de fleurs ou d'arbustes. Son implantation est également moins contraignante.

DES ÉCARTEMENTS MINIMAUX

La réglementation exige de respecter des distances de sécurité. Dans le cas de réservoirs aériens traditionnels, il faut prévoir un écartement minimal de 3 m entre

l'orifice de remplissage (ou la sortie à l'air libre de la soupape de sécurité) et les différents points suivants : toute limite de propriété, toute bouche d'égout non protégée par un siphon, tout dépôt de matières combustibles et enfin toute baie d'un local soit habité, soit situé en contrebas, soit encore abritant un foyer ou un équipement à feu nu... Avec les stockages enterrés, cet écartement peut être réduit à 1,50 m. Cela étant, d'autres règles s'imposent. Aucune canalisation étrangère (d'eau, de gaz, d'électricité, etc.) ne doit passer à moins de 1 m. Il faut prévoir le même éloignement par rapport aux fondations des bâtiments et aux racines des arbres. Dans un rayon de 3 m, il est demandé que tous les appareillages électriques soient d'un type utilisable en atmosphère explosive. En outre, le véhicule ravitailleur ne doit pas pouvoir s'approcher à moins de 3 m.

DES DISPOSITIFS DE PRÉVENTION

L'installation du réservoir est maîtrisée par le distributeur de GPL, qui

en reste généralement le propriétaire. Son emplacement est marqué par quatre plots. Seul émerge le coffret qui abrite divers équipements : clapet de remplissage, jauge, soupape de sécurité, premier organe de coupure, premier détendeur et limiteur de pression. Précisons que, lors du remblayage, la fosse doit être remplie avec des matériaux tamisés et inertes (le sable de mer est interdit).

Le stockage est ancré dans le sol, avec une protection cathodique, et recouvert par une couche de 30 cm minimum. Celle-ci intègre un grillage avertisseur non conducteur destiné à prévenir tous travaux de terrassement intempes-tif. La canalisation de liaison avec le réseau de distribution intérieure au logement doit être mise en œuvre par un installateur qualifié, de préférence titulaire de l'appellation "Professionnel gaz liquéfié" (PGP).

Il est recommandé de prévoir un second organe de coupure facilement accessible. La résistance et l'étanchéité du raccordement doivent être éprouvées sous pression.

60 Millions de consommateurs, Hors-série
Expert n°82, mars-avril 2004



60 Millions de consommateurs, Hors-série
Expert n°82, mars-avril 2004



CFBP infos

N°2 Mars 2004

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

Sommaire

■ Statistiques p 1

Données climatiques
Ventes de GPL en France
Evolution des prix internationaux
Installations neuves Propane

■ Actualités techniques et réglementairesp 4

« REACH » : une nouvelle directive européenne qui concerne aussi les GPL

■ En bref p 5-6

Communiqué de presse du CFBP
Congrès annuel de l'ANCMRTM
Salon de la CAPEB

■ Organisation et missions des délégations régionales du CFBPp 7

■ Dans la presse.....p 8

Pour joindre le CFBP
E-mail : contact@cfbp.fr
Tél : 01 41 97 02 80
Fax : 01 41 97 02 89
Comité Français du Butane et du Propane
Tour Arago-Défense
5, rue Bellini
92806 Puteaux cedex

■ Statistiques

Données climatiques

En mars 2004, la température moyenne s'établit à 7 °C.
Elle était de 9,7 °C en mars 2003 soit une baisse de 2,7 °C.

	Mars 2004	Mars 2003
Température moyenne	7,0 °C	9,7 °C
Nombre de jours ouverts	23	21
Degrés-jours (DJ)*	279,1	195,8
Coefficient de rigueur**	1,03	0,73
Degrés-jours cumulés	926,2	927,6

* Les degrés-jours sont obtenus en multipliant la différence entre la température de base 16°C et la température constatée par le nombre de jours du mois considéré, base 42 stations.

** Le coefficient de rigueur résulte du rapport entre les degrés-jours constatés et les degrés-jours "normaux", calculés à partir des températures "normales" (moyenne trentenaire 1961-90), ce calcul étant pondéré par la répartition régionale des ventes

CHIFFRES-CLES MARS 2004

- Installations neuves QUALIGAZ : + 8 %
- Ventes du mois : 331.260 t (RECORD historique pour mars)
- DJ : + 42 % / mars 2003

Ventes de GPL en France (en tonnes)

	MOIS			CUMUL		
	mars-04	mars-03	Variation	mars-04	mars-03	Variation
BUTANE						
Conditionné	37 623	33 526	+ 12,22%	106 760	112 931	- 5,46%
Vrac	11 848	11 672	+ 1,51%	35 014	36 969	- 5,29%
s/total butane	49 471	45 198	+ 9,45%	141 774	149 900	- 5,42%
PROPANE						
Conditionné	15 816	13 652	+ 15,85%	43 288	45 907	- 5,71%
Condi/carbu	7 096	6 279	+ 13,01%	18 411	17 857	+ 3,10%
s/total conditionné	22 912	19 931	+ 14,96%	61 699	63 764	- 3,24%
Vrac carburant	3 216	2 860	+ 12,45%	8 626	8 231	+ 4,80%
Vrac 0 / 6t.	145 712	125 800	+ 15,83%	448 482	455 408	- 1,52%
Vrac 6 / 12t	22 537	17 114	+ 31,69%	69 393	67 757	+ 2,41%
Vrac 0 / 12t	168 249	142 914	+ 17,73%	517 875	523 165	- 1,01%
Vrac 12 / 80t	36 783	28 252	+ 30,20%	108 583	111 787	- 2,87%
Vrac 0 / 80t	205 032	171 166	+ 19,79%	626 458	634 952	- 1,34%
Vrac > 80t	38 394	31 935	+ 20,23%	113 040	117 462	- 3,76%
s/total vrac	246 642	205 961	+ 19,75%	748 124	760 645	- 1,65%
s/total propane	269 554	225 892	+ 19,33%	809 823	824 409	- 1,77%
GPLc/stations	12 235	13 440	- 8,97%	35 377	39 693	- 10,87%
Total conditionné	60 535	53 457	+ 13,24%	168 459	176 695	- 4,66%
Total vrac	258 490	217 633	+ 18,77%	783 138	797 614	- 1,81%
TOTAL	331 260	284 530	+ 16,42%	986 974	1 014 002	- 2,67%
<i>dont carburant</i>	22 547	22 579	- 0,14%	62 414	65 781	- 5,12%

Evolution des prix internationaux (CIF ARGUS Propane NWE)

	Février 2004	Mars 2004	Variation %
Moyenne mensuelle CIF ARGUS \$/tonne	305	323	+ 5,9 %

L'analyse de Djamel Elmestari (Butagaz) :

Après un mois de février au cours duquel le propane a montré des signes de faiblesse inattendus, il s'est revigoré en Mars, à 323 \$/tonne en moyenne(). Le prix du brut a joué un rôle important, puisque le Brent dated s'est maintenu entre 32 et 35 \$/baril sur l'ensemble de la période. Mais la surprise est venue de l'importance de la consommation intérieure, supérieure à celles observées en janvier et février, en raison d'un climat sensiblement plus froid. Ce phénomène, ajouté aux objectifs de stock bas des différents acteurs en cette période de l'année, a conduit à la fermeté des prix sur le marché spot. En avril, même si l'on ne se découvre pas d'un fil, le radoucissement devrait permettre la détente des prix ; mais tant que le brut et le naphta resteront à de tels niveaux, il ne faut pas s'attendre à une baisse spectaculaire ■*

(*) cotation cif ARA large Argus

Installations neuves Gaz Propane

	MOIS			CUMUL		
	MARS 04	MARS 03	Var %	2004	2003	Var %
Alsace	34	37	- 8%	96	107	- 10%
Aquitaine	126	107	+ 18%	376	350	+ 7%
Auvergne	45	52	- 13%	148	157	- 6%
Basse-Normandie	50	31	+ 61%	139	113	+ 23%
Bourgogne	23	42	- 45%	95	97	- 2%
Bretagne	82	97	- 15%	227	266	- 15%
Centre	94	75	+ 25%	217	261	- 17%
Champagne-Ardenne	22	15	+ 47%	59	64	- 8%
Corse	13	13	+ 0%	97	54	+ 80%
Franche-Comté	54	36	+ 50%	144	135	+ 7%
Haute-Normandie	37	35	+ 6%	134	85	+ 58%
Ile-de-France	19	21	- 10%	90	77	+ 17%
Languedoc-Roussillon	58	50	+ 16%	167	204	- 18%
Limousin	22	24	- 8%	80	75	+ 7%
Lorraine	27	58	- 53%	94	143	- 34%
Midi-Pyrénées	125	108	+ 16%	315	320	- 2%
Nord Pas-de-Calais	39	37	+ 5%	148	110	+ 35%
Pays de la Loire	76	97	- 22%	244	282	- 13%
Picardie	55	39	+ 41%	197	119	+ 66%
Poitou-Charentes	60	56	+ 7%	172	163	+ 6%
Provence-Alpes-Côte d'Azur	104	79	+ 32%	287	275	+ 4%
Rhône-Alpes	196	152	+ 29%	554	482	+ 15%
TOTAL	1361	1261	+ 8%	4080	3939	+ 4%

Statistiques CCI installations Propane neuves ■ (source Qualigaz)

« REACH » : une nouvelle directive européenne qui concerne aussi les GPL

Ce projet, qui doit encore être adopté par le Conseil et le Parlement européens, concerne « l'enregistrement, l'évaluation et l'autorisation des substances chimiques », ainsi que les restrictions applicables à ces substances (REACH = **R**egistration, **E**valuation, **A**uthorization of **C**hemicals).

Adopté par la Commission le 29/10/2003, il institue une Agence européenne des produits chimiques (basée en Finlande) et amènera la modification des directives 67/548/CEE et 1999/45/CE relatives à la classification, l'emballage et l'étiquetage des substances dangereuses.

L'objectif officiel de la démarche est « de préserver la santé publique et l'environnement, tout en maintenant la compétitivité et en renforçant l'esprit d'innovation de l'industrie chimique européenne » (sous-entendu, pour développer des produits de substitution à ceux qui seront interdits).

Ce qui est nouveau :

- Les entreprises qui fabriquent ou importent plus d'une tonne d'une substance chimique par an sont enregistrées dans une base de données centrale, gérée par l'Agence européenne des produits chimiques nouvellement créée.
- La charge de la preuve de la sécurité des substances chimiques commercialisées est en outre renversée, et il appartient désormais aux fabricants d'apporter la preuve de l'innocuité de leurs produits, et non plus aux autorités publiques. Le projet fixe d'ailleurs les méthodes d'évaluation.
- Les substances très préoccupantes sont soumises à l'autorisation de la Commission, en vue d'utilisations particulières.

Les GPL, contrairement au gaz naturel ou au pétrole brut, ne sont pas exclus du champ d'application. L'AEGPL travaille actuellement en relation avec le CONCAWE (groupement des pétroliers européens) qui est en charge de l'évaluation de nos produits. Compte tenu des forts tonnages distribués par la profession, l'impact direct devrait être limité –néanmoins, il impliquera au moins des formalités administratives supplémentaires –, mais il convient d'être vigilant, car le projet laisse une grande latitude aux Etats Membres pour la transposition en droit national.

L'UIC, dans un communiqué de presse du 8 avril, attire l'attention des pouvoirs publics sur l'impact négatif potentiel pour l'industrie française : à échéance de 10 ans, perte de 360 000 emplois et coûts induits de 28 milliards d'Euros, soit 1,6 % du PIB français ! Des industries liées à la branche « chimie » (peintures, caoutchoucs et plastiques, composants électroniques...) seront plus lourdement affectés, et l'augmentation de leurs charges se répercutera inévitablement sur nos coûts d'approvisionnement de certains équipements ■ Michel Camus (m.camus@cfbp.fr)

Communiqué de presse suite à la présentation par le CFBP de l'étude EETP(*)

EMISSIONS AUTOMOBILES : LE GPL CONFIRMÉ COMME CARBURANT « VERT »

La première étude scientifique européenne à comparer les trois principaux carburants souligne les qualités en matière de santé publique et d'environnement du GPL.

Paris, le 6 avril 2004 – Une étude scientifique européenne de grande ampleur, qui compare les émissions polluantes d'automobiles diesel, essence et GPL, montre que les moteurs GPL rejettent notamment 20 fois moins d'oxydes d'azote (NOx) que les moteurs diesel. Les oxydes d'azote jouent un rôle majeur dans la formation des pics de pollution urbaine qui peuvent avoir des conséquences graves sur la santé des jeunes enfants et des personnes âgées.

L'étude révèle aussi que, contrairement aux idées reçues, les niveaux d'émissions de dioxyde de carbone (CO2) du GPL sont comparables à ceux du moteur diesel. Le GPL ne produit pas de particules contrairement aux moteurs diesel. L'étude confirme pour l'essentiel de meilleures performances du GPL par rapport à l'essence en termes d'émissions.

Cette étude a été réalisée par 4 laboratoires indépendants européens – en France, en Allemagne, aux Pays-Bas et en Grande-Bretagne – et commanditée à la fois par des Institutions publiques (l'Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME), l'Energy Saving Trust, le Ministère hollandais de l'Environnement), des Organismes professionnels (le Comité Français du Butane et du Propane (CFBP), la Liquefied Petroleum Gas Association, la Vereniging Vloeibaar Gas), comme par les principaux distributeurs de GPL (BP LPG, Shell LPG, SHV, Totalgaz).

L'étude analyse les émissions d'une dizaine de modèles automobiles commercialisés sur le marché européen, représentatifs d'une gamme de constructeur généraliste et tous disponibles dans chacune des trois motorisations, soit une trentaine de véhicules au total. Ceux-ci ont été soumis consécutivement à trois séries de tests normés qui permettent de reproduire au plus près les conditions d'utilisation quotidienne.

Ces résultats arrivent à un moment clé où l'ensemble des Gouvernements cherche à réduire la pollution urbaine liée aux transports. Ils apportent aussi une réponse à l'ancien Ministre français de l'Environnement qui avait semblé remettre en cause le développement de la filière GPL.

« Cette étude confirme le statut de carburant propre du GPL. Parmi celles immédiatement accessibles, la motorisation GPL est aujourd'hui la plus largement disponible et une des plus pratiques pour un usage quotidien » a ajouté M. Joël Pedessac, directeur général du CFBP, qui a dans le même temps lancé un double appel en direction du Gouvernement et des constructeurs automobiles.

Au premier, le CFBP demande la reconduction des incitations fiscales existantes ainsi que la mise en place de campagnes d'information et de promotion en faveur des motorisations propres. Le CFBP invite les seconds à intensifier les recherches, comme celles sur le développement de l'injection liquide, afin de faire progresser les performances du GPL.

(*) Les résultats de l'étude EETP (European Emission Test Program) est disponible sur le site internet du CFBP : www.cfbp.fr

Congrès annuel de l'ANCMRTM

Le Comité français du butane et du propane a participé au congrès annuel de l'ANCMRTM (Association Nationale des Communes pour la Maîtrise des Risques Technologiques Majeurs dite « association des maires Seveso »), qui s'est tenu le 2 avril à Lacq.

A cette occasion, le CFBP a fait passer deux messages :

- les GPL occupent une place importante dans la vie quotidienne des Français,
- l'industrie des GPL s'investit pour améliorer la sécurité de ses sites Seveso.

Salon de la CAPEB



Les 1er et 2 avril 2004, la CAPEB (Confédération de l'artisanat et des petites et moyennes entreprises du bâtiment) tenait son Assemblée générale au Palais des Congrès à Paris.

Le CFBP, par un stand « Energie Propane, le confort au meilleur prix » a marqué son soutien à la CAPEB. Le président de la section Chauffage Plomberie Couverture, Jean-Marie Carton, est venu nous remercier.

De nombreux présidents régionaux que nous avons invités ont partagé le verre de l'amitié et échangé tant avec les délégués régionaux CFBP qu'avec des représentants des distributeurs venus à notre stand.

La convivialité, l'image du confort de l'énergie Propane ont été fortement appréciées.

■ Organisation et mission des délégations régionales du CFBP

Le CFBP est présent en région avec 7 délégations réparties sur l'ensemble du territoire.

Leurs missions, qui relèvent du département « Applications gazières », concernent tout d'abord **la qualité et la sécurité des installations domestiques GPL**. Les délégués régionaux ont en charge le suivi des réalisations d'audits et de diagnostics, l'analyse des résultats et la mise en place d'actions correctrices en collaboration avec les organisations professionnelles.

Présents sur le terrain, les délégués régionaux sont les animateurs des réseaux locaux d'installateurs et de distributeurs avec lesquels ils organisent plusieurs réunions annuelles.

La promotion du GPL constitue l'autre axe de la fonction des délégués régionaux : les relations qu'ils établissent avec les centres de formation, AFPA, CFA, avec l'Education nationale, et de manière générale avec tous les interlocuteurs régionaux de la filière, sont indispensables pour valoriser l'énergie gaz propane et coordonner les actions de promotion ■

Délégué régional :

Patrick ALLENET

tél fax : 05 49 41 77 64
centre@cfbp.fr



DELEGATION REGIONALE CENTRE

4, boulevard du Grand-Cerf
86000 POITIERS

Départements : 16 - 17 - 18 - 19 - 23 - 28 - 36 - 37 - 41 - 45 - 79 - 86 - 87

Délégué régional :

Patrick CROUZAUD

tél fax : 04 78 54 37 68
centre-est@cfbp.fr



DELEGATION REGIONALE CENTRE-EST

Buroparc rive gauche T3
16, rue Montbrillant
69003 LYON

Départements : 01 - 03 - 07 - 15 - 21 - 26 - 38 - 42 - 43 - 58 - 63 - 69 - 71 - 73 - 74 - 89

Délégué régional :

Jacques DARMON

tél fax : 05 61 73 12 13
sud-ouest@cfbp.fr



DELEGATION REGIONALE SUD-OUEST

Parc technologique du canal - Campus A Bât 1
1, avenue de l'Europe
31400 TOULOUSE

Départements : 09 - 12 - 24 - 31 - 32 - 33 - 40 - 46 - 47 - 64 - 65 - 81 - 82

Délégué régional :

André DROUET

tél : 02 40 63 47 23
fax : 02 40 63 81 28
ouest@cfbp.fr



DELEGATION REGIONALE OUEST

Forum d'Orvault
298, route de Vannes
44700 ORVAULT

Départements : 22 - 29 - 35 - 44 - 49 - 53 - 56 - 72 - 85

Délégué régional :

Christophe HIROUX

tél : 03 83 61 44 28
fax : 03 83 44 18 53
est@cfbp.fr



DELEGATION REGIONALE EST

Technopole Nancy-Brabois
6, allée Pelletier Doisy
54603 VILLERS-LES-NANCY

Départements : 08 - 10 - 25 - 39 - 51 - 52 - 54 - 55 - 57 - 67 - 68 - 70 - 88 - 90

Délégué régional :

Michel LAMBERT

tél fax : 04 91 72 33 17
mediterranee@cfbp.fr



DELEGATION REGIONALE MEDITERRANEE

Hermès Parc B
64, avenue d'Haïfa
13008 MARSEILLE

Départements : 2A - 2B - 04 - 05 - 06 - 11 - 13 - 30 - 34 - 48 - 66 - 83 - 84

Délégué régional :

Robert LANZERE

tél fax : 01 48 33 74 60
nord@cfbp.fr



DELEGATION REGIONALE ILE-de-FRANCE NORD-NORMANDIE

Le Forum
131-135, avenue Jean-Jaurès
93300 AUBERVILLIERS

Départements : 02 - 14 - 27 - 50 - 59 - 60 - 61 - 62 - 75 - 76 - 77 - 78 - 80 - 91 - 92 - 93 - 94 - 95

■ Dans la presse

- Des tournées plus fluides, Stratégie Logistique, 01/03/2004
- Innovation : Tours met en service une navette fluviale au GPL sur le Cher, Rail & Transports, 10/03/2004
- Le Mont-Saint-Michel : du GPL pour les navettes, La Manche Libre, 28/03/2004
- Le baromètre mensuel des valeurs du Grand Ouest : valeur en évidence : SIRAGA, Nouvel Ouest, 01/04/2004
- Les voitures propres boudées en France, La Dépêche du Midi, 01/04/2004
- Carburant propre : l'énigme GPL, L'auto-journal, 15/04/2004
- Carburant : pas mort, le GPL ! L'argus de l'automobile, 15/04/2004
- GPL : une solution trop méconnue, Le Figaro, 19/04/2004

Des tournées plus fluides

Stratégie Logistique,
01/03/2004

Pour croître sur le marché gazier, le distributeur de GPL Antargaz a revu son organisation et mis en place de nouveaux processus logistiques. Il s'appuie ainsi sur l'application Planview, développée conjointement avec Enginest, pour élaborer quotidiennement ses tournées alimentant 220 000 citernes dans l'Hexagone.

Indépendante du giron d'Elf depuis avril 2001, Antargaz est spécialiste du conditionnement, du stockage et de la distribution de butane et de propane. Elle a rapidement pris son envol grâce notamment à une remise à plat de son organisation (commerciale, de distribution et informatique) et de ses processus logistiques. Le fait est que la logistique est le fondement de l'activité d'Antargaz : alimenter régulièrement 220 000 citernes d'entreprises et de particuliers dans toute la France impose un plan de bataille à la mesure des enjeux.

Une massification des flux

Cyrille Ghaem, directeur logistique d'Antargaz depuis juin 2001, a géré la période de transition : « La phase-clé du changement en 2001/2002 a été le remplacement de neuf bureaux de livraison couvrant la France entière par deux divisions logistiques, l'une à Rennes couvrant le Nord de la France, et l'autre à Pau couvrant le Sud de la France, accompagné par le déploiement du logiciel de programmation des tournées Planview. »

De fait, le remplacement s'est effectué progressivement entre février et juin 2002. Seul un bureau a été conservé en Corse. Dans chacune des deux divisions travaillent vingt personnes. Deux équipes de seize agents de livraison sont chapeautées par un chef d'équipe, sous le contrôle du chef de division.

Avant la réorganisation, les clients appelaient les agents de livraison en direct. Désormais, l'agent de livraison optimise les tournées sur une ou plusieurs zones économiques. Ces

zones de chalandise sont réparties en fonction des coûts d'approvisionnement et de distribution.

Automatisation des processus

En amont, le travail est effectué à travers différents outils du système d'information, notamment un call center et le logiciel de gestion des tournées Planview. Cyrille Ghaem précise : « Mercure et

Planview sont sur des AS400 au siège de La Défense. Ils sont ensuite répliqués sur les serveurs NT dans chaque division. Les agents de livraison utilisent des postes client/serveur. »

Ainsi, les commandes sont prises en script par les téléopérateurs du centre d'appel et générées dans la gestion de commandes de Mercure à partir des données clients, et ce en fonction

du type de client (cf encadré p.42). Planview planifie les tournées à partir des commandes qu'il extrait. Les agents de livraison optimisent les tournées en fonction des contraintes et des urgences qu'ils connaissent. Les tournées du lende-

main sont renvoyées à Mercure chaque jour, puis le bon de transport est transmis aux transporteurs via la centrale de fax.

Planview a été développé au second semestre 2001 par Antargaz et le prestataire informatique nancéen Enginest. D'après M. Ghaem, « Planview fonctionne sous un langage de programmation sous contrainte. Le moteur de

calcul est très rapide.

Utilisé par les agents

de livraison, il est

très convivial et

paramétrable par les

utilisateurs. » Depuis

fin 2001, Planview

connait régulièrement

des évolutions, suite à des réflexions

communes avec les

agents de terrain.

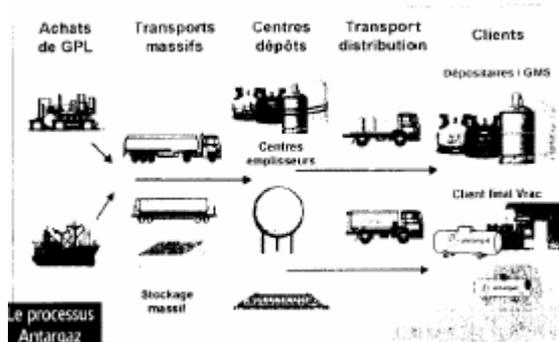
Elles sont déployées

après test et sessions

de formation. Les divisions logistiques ont ainsi démarré leur activité directement avec Planview, après trois semaines de formation et de test sur données réelles.

Un point fort certifié

Ensuite, un audit externe a eu lieu dans le courant de l'été 2002 pour « avoir la photo de ce qui était, pratiqué par rapport à ce que nous aurions dû faire, explique Cyrille Ghaem. Cela



SUITE

nous a permis d'affiner les outils et de commencer notre premier hiver de rodage. Avec le nouveau système, nous sommes plus en avance et nous absorbons donc mieux les imprévus. »

Aussi la certification à la norme ISO 9001 version 2000, obtenue en août 2003, atteste que « l'AFAQ a reconnu l'organisation logistique comme le point fort d'Antargaz. » La certification de l'AFAQ a été attribuée pour « la commercialisation, l'approvisionnement, le stockage et la livraison de GPL distribué en vrac, l'installation et le démontage des réservoirs et équipements chez le client ainsi que la maintenance des réservoirs chez les clients. »

27 centres de dépôt

En amont de la distribution, la chaîne logistique est tout aussi importante. Elle repose sur une structure solide. En début de chaîne, le GPL arrive par bateau, chemin de fer ou par route. Une partie provient des raffineries françaises. Elle est acheminée dans trois grands centres de stockage massif : le terminal d'importation de Norgal au Havre (capacité de 15 000 tonnes), le site de Donges près de l'Atlantique, ainsi qu'un troisième sur la Méditerranée. De ces trois sites, le GPL est transféré aux 27 centres de dépôt couvrant le territoire français. Ces derniers, au cœur du dispositif, se répartissent entre : 11 centres emplisseurs, où s'effectuent le conditionnement et le stockage des bouteilles de butane et de propane, 16 dépôts vrac.

Des centres emplisseurs, les bouteilles sont

transportées vers le réseau d'agences de distribution, d'où elles sont redirigées vers les 28 000 points de vente, dépositaires et grandes/moyennes surfaces. Des dépôts vrac partent directement les poids lourds qui livrent le client final, entreprise ou particulier. « En aval des centres de dépôt, le transport est essentiellement – en totalité pour le transport vrac – sous-traité à une quinzaine de prestataires de transport, acteurs de taille nationale mais aussi PME régionales. Face à la concentration tendancielle du marché du transport, nous veillons à conserver cette diversité de transporteurs. Nous possédons également une flotte de camions en propre, qui assure une part du transport entre nos agences et les points de vente des bouteilles de butane et propane » indique Cyrille Ghaem.

Prêt à s'ouvrir au domaine public

Selon la direction logistique, la nouvelle organisation mise progressivement en place depuis 2001 a permis d'optimiser les coûts et d'améliorer nettement la qualité de service : « le respect de nos engagements en termes de livraison s'est accru. Le pourcentage d'erreur est très faible, et ce sont essentiellement des problèmes de date de livraison. Les vraies pannes clients sont rares. »

Dans le cadre de l'ouverture européenne de marchés gaziers, Antargaz a reçu le 29 juillet 2003 l'agrément d'opérateur gazier par le ministère de l'Economie, des Finances et de l'Industrie. Désormais, cette société va pouvoir distribuer du gaz dans le domaine public. Pour M. Ghaem, « c'est évidemment une opportunité commerciale importante. La logistique est prête à avoir de nouveaux clients parmi les collectivités locales. Nous avons déjà de l'expérience en immobilier collectif. »

Solutions mobiles et informatique embarquée

Antargaz ne compte pas s'arrêter en si bon chemin. L'objectif est de poursuivre l'automatisation de l'ensemble du processus. L'étape suivante consisterait logiquement à automatiser les relations avec les transporteurs, notamment à travers un projet d'informatique embarquée. Pour le moment, le retour des données collectées par le chauffeur s'effectue via les bons de livraison et la feuille de tournée. Elles sont ensuite ressaisies par les divisions logistiques. Le système d'envoi des bons de transport par la centrale de fax pourra aussi être doublé par l'envoi automatisé des données. La réflexion est en cours. Le groupe de travail d'Antargaz s'est mis en contact avec un certain nombre de prestataires. Il élabore le cahier des charges pour l'appel d'offres. ●

Antargaz en bref

- Avril 2001 : la cession de Elf Antargaz imposée par la Commission Européenne conduit à une reprise par AGZ Holding dans le cadre d'un LBO (leverage buy out). La société anonyme Antargaz est désormais détenue par un consortium d'actionnaires comprenant Panbas Affaires Industrielles qui détient 70 % des parts, UGI/Amerigas, opérateur indépendant américain spécialisé dans le GPL, détenteur de 20 % du capital, et Medit, groupe italien de logistique et d'approvisionnement en GPL, qui est propriétaire de 10 % du capital.
- C.A. annuel de 680 M€
- 12 000 salariés.
- 27 centres logistiques gérés en propre ou via quelques filiales détenues en commun avec d'autres opérateurs comme Primagaz et Butagaz.
- Distribution par an de 700 000 tonnes de GPL (Gaz de Pétrole Liquéfiés, issus du raffinage du pétrole brut ou de champs gaziers) : 525 000 tonnes de butane et propane en vrac, 145 000 tonnes en bouteilles et 10 000 tonnes de GPL carburant.
- 220 000 citernes alimentées en France.
- 12 millions de bouteilles de butane et de propane de 5 à 35 kilos livrées.
- 210 000 clients : à 80 % des particuliers, qui représentent près de 60 % du tonnage distribué en vrac, les 20% restants étant composés d'entreprises de différents secteurs (agriculture, restauration, hôtels, immobilier collectif, processus industriels), sans oublier 120 stations-service offrant du carburant GPL.

SUITE

Une refonte logistique, informatique et commerciale

Après sa réorganisation juridique d'avril 2001, l'ensemble de l'organisation d'Antargaz était à revoir, tant au niveau logistique, notamment avec la création de deux divisions logistiques, que commercial et informatique.

Filialisation du réseau commercial

Les concessionnaires indépendants sont progressivement repris jusqu'en 2003. Ils deviennent des agences commerciales de distribution et de stockage des bouteilles, regroupées au sein de cinq filiales commerciales détenues à 100 %. Antargaz est ainsi devenu propriétaire de son réseau de distribution. Cette politique s'inscrivait dans une stratégie commerciale

visant à se développer à la fois en renforçant les marchés existants et en recherchant de nouveaux débouchés.

Passage à l'infogérance sélective

La réorganisation logistique et commerciale de la société s'est accompagnée tout naturellement d'une refonte du système d'information. Outre la mise en place et le déploiement du logiciel de planification des tournées Planview, Antargaz

est passé à un système d'infogérance sélective. En effet, pour faire face aux contraintes « an 2000 et euro », la filiale de Elf avait choisi en 1999 de déployer l'ERP de J.D. Edwards ainsi qu'une infogérance globale. Mais la nouvelle structure d'Antargaz après avril 2001 a changé la donne. « Le passage à l'infogérance sélective, qui est apparue plus adaptée à la nouvelle organisation, a permis au groupe indépendant d'être moins dépendant de ses sous-traitants informatiques », ont expliqué lors de la conférence du Syntec Informatique, le 25 novembre 2003, Frédéric Monlezum, directeur des systèmes d'information et Philippe Simon, directeur du contrôle de gestion, de l'informatique et des achats. L'équipe informatique d'Antargaz (14 personnes plus 13 extérieurs en

assistance technique) s'est réappropriée une grande part du projet : conduite du changement, support utilisateurs, infrastructures et réseaux, hébergement des serveurs AS400 et serveurs NT.

Trois prestataires, Unilog, Trust Informatique et Aspheria, s'occupent respectivement de l'infogérance applicative, de l'exploitation et de l'éditique/archivage pour les AS400. Teamlog s'occupe quant à lui de l'infogérance du système Web, qu'il héberge dans son centre de Saint-Etienne, et qui communique avec les serveurs du siège d'Antargaz. « Nous assurons le support et la maintenance applicative, corrective et évolutive de leurs applications Web, la principale étant l'application Welcome pour les prises de commande, explique Pascal

Martin, directeur des solutions, Teamlog, Antargaz, société très réactive elle-même, demande à ses prestataires fiabilité, sécurité et réactivité. La mise en place du système à Saint-Etienne s'est faite en quelques mois, fin 2001-début 2002. » Chez Teamlog aussi, la mobilité est d'actualité puisqu'il prépare une offre avec des partenaires en applications de mobilité et d'informatique embarquée. ●

Quatre profils de réapprovisionnement

Antargaz a défini quatre profils de clients, auxquels correspondent des modes adaptés de traitement des commandes :

- les clients sur appel, qui contactent Antargaz de leur propre chef et surveillent eux-mêmes le niveau de leur jauge. Quand celui-ci atteint 25 %, ils doivent passer commande auprès du centre d'appels.
- les clients livrés à l'initiative d'Antargaz, qui grâce à un modèle de calcul, prévoit quand la cuve doit être à nouveau remplie. Les prévisions de consommation s'effectuent selon plusieurs variables :
 - sauf indication particulière, le chauffage est enclenché lorsque la température ambiante passe en dessous de 18°C ;
 - l'historique de consommation du client ;
 - les données météorologiques réelles du passé proche ;
 - les prévisions météorologiques, fonction de la moyenne trentenaire (i.e. des trente dernières années).

Ces clients doivent laisser l'accès libre à la citerne afin de pouvoir être livré quand Antargaz a calculé que le seuil de réapprovisionnement est atteint. Ils doivent également signaler tout changement d'habitude de consommation, par exemple quand la résidence secondaire devient la résidence principale.

- les clients que l'on pourrait appeler « sensibles », qui ont des citernes téléjaugées. Dès que la jauge indique que le réservoir n'est plus rempli qu'à 30 %, l'alarme est donnée à distance pour que la commande soit générée. On compte parmi eux 120 stations-service.
- les clients avec livraison par fréquence. Ils planifient eux-mêmes, avec les commerciaux d'Antargaz et en fonction de leur historique de consommation, leurs livraisons par période. La clientèle entrepreneuriale fonctionne essentiellement de cette façon.

Cyrille Ghaem, directeur logistique, résume : « A chaque client son costume, et bien coupé, a-t-on l'habitude de dire. Il dispose d'une citerne au volume adapté à ses besoins. »

Tours met en service une navette fluviale au GPL sur le Cher

Rail & Transports,
10/03/2004

Fil bleu, la société de transports urbains de Tours, vient en effet de mettre à l'eau une navette au GPL afin de relier deux quartiers de la ville, les Deux Lions et les Rives du Cher. « Ce projet a mis du temps avant d'être opérationnel, explique le responsable de la navette. Les autorisations étaient nombreuses et longues à obtenir. » Le Sitcat (Syndicat intercommunal des transports de l'agglomération tourangelle) a en effet souhaité que ce bateau de 12 places soit avant tout « écologique » : les deux moteurs de 50 chevaux chacun sont alimentés par GPL tandis que l'énergie électrique est fournie par des panneaux solaires. Baptisé « Fil de l'eau », c'est le premier bateau qui fonctionne au GPL. Un prototype qui a nécessité des homologations spéciales. Il a fallu également trouver un chenal dans le



Cher, presque à sec l'été ou sujet à de fortes crues. « Fil de l'eau » est à fond plat et parcourt 800 m en moins de 15 minutes. La navette fonctionne sur demande avec une borne d'appel. Mais cette navigation reste aléatoire (interdite par brouillard, fort courant ou la nuit). Fil bleu a investi 130 000 euros pour construire la navette, un ponton, et former des pilotes. Sept chauffeurs de bus se sont portés volontaires.

« Fil de l'eau » monte progressi-

vement en puissance avec des pointes de 100 clients les dimanches après-midi. Un prix attractif est proposé : 20 centimes d'euro la traversée et gratuité pour les abonnés au bus. A terme, la navette devrait fonctionner à une cadence plus soutenue. L'objectif est en particulier de proposer des sorties pédagogiques aux écoliers et des mini-croisières touristiques, avec découverte de la faune et de la flore du Cher.

La Manche Libre,
28/03/2004

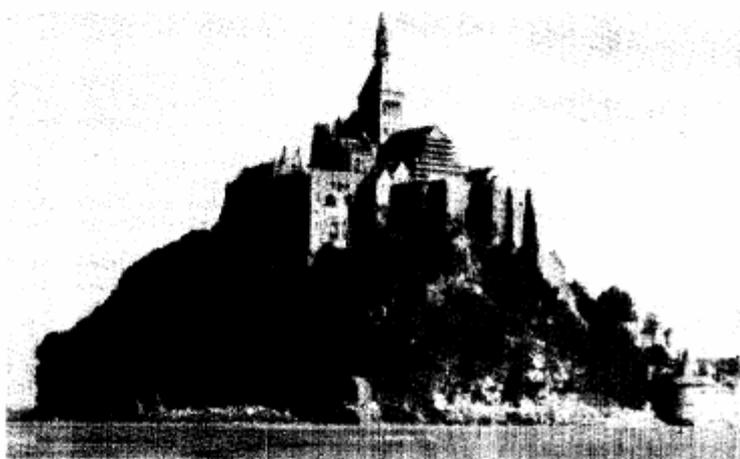
Le Mont-Saint-Michel du GPL pour les navettes

La flotte des 14 futures navettes de 100 places - baptisées "passeurs" - qui, au Mont-Saint-Michel, transporteront les touristes du parc de stationnement jusqu'à la Merveille elle-même, fonctionnera au gaz de pétrole liquéfié (GPL). Prise le 23 janvier dernier par le Syndicat mixte pour le rétablissement du caractère maritime du Mont-Saint-Michel, cette décision a été justifiée d'abord par le faible bruit et la faible pollution qu'engendre cette technique. Ensuite, les conditions de stockage et d'approvisionnement sont bonnes, tout comme celles d'exploitation. Si la solution du GPL est plus chère que celle du gazole en investissement, en revanche la possibilité de faire jouer la concurrence sur le prix du carburant existe.

Dernier argument : le choix du GPL n'est pas irréversible, puisqu'il permet, le cas échéant, de se tourner vers la variante gazole. La communication sur l'état d'avancement des travaux sera "permanente et pédagogique", prévoit le syndicat. Pratiquement, des messages seront développés aux niveaux international, national, régional et local.

Sur le site, le dispositif d'accueil et d'information sera adapté aux demandes et aux centres d'intérêt multiples des visiteurs.

Les outils d'information, écrits ou multimédia, seront spécialisés en fonction des



L'accès au Mont-Saint-Michel se fera au moyen de navettes utilisant du GPL.

attentes du public. Quant à l'avancement du projet, pour le barrage sur le Couesnon, la consultation des entreprises se fera à la mi-2004; le projet d'ouvrages d'accès dans la baie sera mis au point à la fin de cette année, avec un appel d'offres début 2006; la recherche d'un constructeur pour les navettes

débutera à la mi-2004; la partie touchant le parc de stationnement, les bâtiments et les cheminements piétons sera mise au point à la fin de l'année, avec consultation des entreprises fin 2005.

Enfin, pour les aménagements hydrauliques, un appel d'offres pour la maîtrise d'œuvre est en cours.

Le baromètre mensuel des valeurs du Grand Ouest

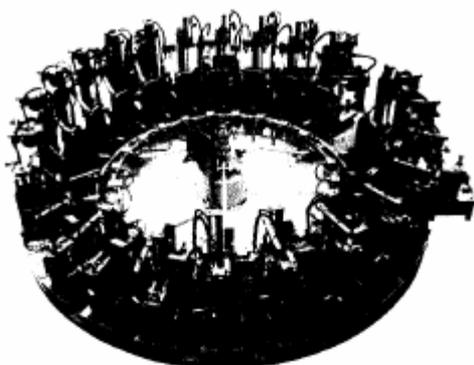
Nouvel Ouest,
01/04/2004

CARBURANT PROPRE L'énigme GPL

Dans un ultime sursaut pour relancer le GPL, le Comité français du butane et du propane a présenté les conclusions d'une étude européenne sur le bien-fondé de ce carburant dit propre. Selon les résultats observés sur dix voitures – dont une bonne partie d'entre elles ne sera plus au catalogue dans quelques semaines (sic) –, il apparaît que le GPL n'est plus aussi compétitif "écologiquement" parlant que le diesel. Si le GPL émet 20 fois moins d'oxyde d'azote que le diesel, il est nettement moins bon en émissions de monoxyde de carbone et d'hydrocarbures, voire en CO₂. Malgré l'économie d'impôt de 1 524 € pour l'achat d'une voiture GPL et un prix à la pompe de 0,52 €/l, le GPL n'a séduit que 3 800 automobilistes l'année dernière. Qui sauvera le GPL ?

Valeur en évidence

SIRAGA : À PLEIN GAZ !



Un des produits de Siraga :
la carrousel d'emplissage électrique
pour bouteilles GPL.

En 1936, messieurs Siboulet, Ray et Galerand créaient une société commune, bientôt baptisée Siraga (en fait, la contraction des noms des trois fondateurs). Aujourd'hui, Siraga - implantée à Buzançais (Indre) - est un groupe de 240 salariés, piloté depuis 1991 par Benoît Collomb. Leader mondial dans le domaine de l'emplissage de bouteilles GPL, Siraga a réalisé en 2003 un chiffre d'affaires estimé à 39 millions d'euros. Présent dans 58 pays, le groupe est très dynamique à l'export et dispose, notamment, de filiales au Brésil et en Malaisie.

En 1997, Siraga s'est tournée vers un nouveau domaine d'activités en faisant l'acquisition des actifs de la Sovam. Présente dans le grand Ouest à Parthenay et à Chauvigny, Sovam est spécialisée dans la construction de matériels de pistes pour les avions (passerelles télescopiques, tracteurs...). L'arrivée en 2006 de l'Airbus A380, l'avion à passagers le plus gros du monde, laisse penser que l'entreprise Siraga a de beaux jours devant elle... **K.P.**

L'auto-journal,
15/04/2004

Les voitures propres boudées en France

La Dépêche du Midi,
01/04/2004

Les Français boudent les véhicules écologiques et s'offrent, quand ils en ont les moyens, des modèles spacieux, voire des 4x4 gros émetteurs de CO₂, si on en croit le palmarès publié par l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe). La voiture la moins polluante du palmarès essence, une Toyota Prius, ne s'est vendue qu'à 15 unités l'an dernier, et la plus vertueuse des diesel, une Lupo de Volkswagen, à un seul exem-

plaire. Par ailleurs, seuls 113 véhicules électriques ont été vendus l'an dernier et 3.863 véhicules au GPL (sur 2 millions de ventes au total en 2003). La peur de la nouveauté, autant que le prix (25.000 euros environ) explique la faible audience de la Toyota Prius, une voiture « hybride » qui fonctionne à l'essence et à l'électricité. Elle s'est bien vendue au Japon, en Californie et en Suisse, mais très peu en Europe. Le marché est tiraillé entre deux tendances contradic-

toires. D'un côté, les Français achètent beaucoup de petites voitures économes. De l'autre côté, ceux qui en ont les moyens « craquent » pour les grosses voitures spacieuses, et notamment les 4x4. Leur part de marché ne cesse de progresser. Un 4x4 consomme moitié plus de carburant qu'un modèle classique en ville. Il émet jusqu'à trois fois plus de CO₂, principal responsable du réchauffement climatique, qu'une petite voiture économe.

Pas mort, le GPL!

Roselyne Bachelot, l'ancienne ministre de l'Écologie et du Développement durable avait annoncé sa mort pour 2005, en marge de la présentation du plan Voiture propre... Mais, le malade, le GPL (gaz de pétrole liquéfié) n'a pas encore dit son dernier mot comme le montre la récente étude comparative présentée par le Comité français du butane et du propane (CFBP). Ainsi, contrairement aux idées largement répandues, les véhicules roulant au GPLc peuvent franchir les futures normes Euro IV applicables dès le 1^{er} janvier 2005. A cette date, l'offre des constructeurs sera enrichie, dans le cas de Renault dès l'automne par la proposition du Soënic II, de la Mégane II et de la Laguna.

Autre enseignement à tirer de cette étude et lié cette fois à l'environnement : les rejets de monoxyde de carbone (CO) sont supérieurs à ceux de l'essence et du Diesel, mais inférieurs à ceux des motorisations à essence dans le cas des hydrocarbures imbrûlés (HC). En revanche, le GPL affiche sa supériorité sur les émissions d'oxydes d'azote, les particules, les polluants non réglementés qui ont un impact sur la santé, comme par exemple le benzène. Quant aux émissions de gaz carbonique (CO₂), responsables de l'effet de serre, le GPL fait moins bien que le Diesel, car la consommation en carburant est supérieure, mais nettement mieux que l'essence. C'est la première fois en Europe qu'une véritable étude comparative, saluée

également par les constructeurs, analyse dix véhicules (*) dans les trois carburations (essence, diesel et GPL carburant). Quatre laboratoires européens ont étudié les émissions polluantes en cycles urbain, extra-urbain et avec démarrage à froid.

« Ce programme est très intéressant. Et les résultats sur certains aspects sont largement en faveur du GPL et le crédibilisent », estime Jean-Pierre Fouquet, responsable de la coordination des projets GPL-GNV chez Renault. Reste que l'essor du GPL n'est pas uniquement lié à ses performances écologiques. Cette carburant, dont le surcoût par rapport à un moteur à essence classique varie aux alentours de 1 500 €, ne résiste que par le crédit d'impôt et les différentes aides fiscales octroyés par les pouvoirs publics. Or ces aides se terminent à la fin de l'année. La question de leur prolongement est donc d'actualité. Sans compter les deux explosions, l'une à Vénissieux (69) et la seconde à Mitry-Mory (77), qui ont contribué au ralentissement des ventes de ce type de véhicules (5 029 en 2002 contre 3 620 l'année dernière), alors que, dans les deux cas, le GPL n'était pas la cause des accidents.

CATHERINE LEROY

(*) Opel Vectra, Opel Astra, Peugeot 406, Renault Scénic, Volvo V40, Volvo V70 (y compris avec l'offre GNV), Nissan Primera, Opel Combo, Renault Kangoo, et un essai seul de la Peugeot 307 HDI équipée du filtre à particules.

GPL : une solution trop méconnue

L'Institut français du pétrole (IFP) a récemment publié un rapport (1), établi par quatre laboratoires européens indépendants sur les performances comparées du GPL, du gazole et de l'essence. Les résultats sont favorables au GPL qui émet vingt fois moins d'oxydes d'azote que le diesel et pas de particules, de benzène ni de soufre. Seuls les émissions de monoxyde de carbone (CO), sont supérieures même si elles se conforment déjà aux normes Euro IV, qui entreront en vigueur à compter du 1^{er} janvier 2005. D'ailleurs, le GPL, comme le GNV et les motorisations hybrides, bénéficie à l'achat d'un abattement fiscal de 1 524 € au titre de véhicules propres, montant qui peut être porté à 2 300 € en cas de mise à la casse d'un véhicule antérieur au 1^{er} janvier 1992. Ces mêmes véhicules ne sont pas non plus, et pour les mêmes raisons, concernés par d'éven-

tuelles restrictions de circulation en ville pour cause de pollution. Enfin, cerise en forme de citrouille sur le gâteau, ce carburant est largement défiscalisé. Le litre coûte actuellement 0,538 €, contre 0,826 pour le gazole et 1,029 pour le SP 95.

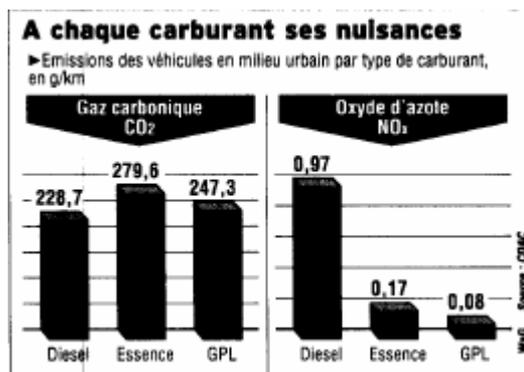
Malheureusement, le GPL semble traîner avec lui deux tares indélébiles. La première, c'est qu'il serait dangereux. A preuve, il y a eu des explosions. Oui, mais il s'agissait soit de véhicules ne disposant pas de valves d'échappement (dorénavant obligatoires, même pour les véhicules d'occasion), soit, dans un cas, d'une fuite non réparée bien que connue par le propriétaire de la voiture. La seconde tient au fait que, le gaz liquide étant plus léger que l'essence, on en consomme davantage en volume (mais pas en poids, ni surtout en prix !). A cela s'ajoute, fulmine François-Xavier Dagnas, chef du service GPL carburant au Co-

mité français du butane propane (CFBP), le fait que « les constructeurs ne font aucun effort pour écouler leurs propres modèles équipés d'origine de la bicarburant » (essence + GPL). Quant au nombre de pompes, il est de 1 800 en France, bien davantage en Italie, et le GPL est à peu près partout disponible en Europe (moyennant des adaptateurs), sans compter que l'on a toujours la possibilité de rouler à l'essence avec son réservoir d'origine.

Il faut croire que ce carburant a des propriétés intéressantes puisque 10 000 taxis pékinois seront équipés au GPL à l'occasion des Jeux olympiques qui se dérouleront dans la capitale chinoise en 2008. Pour permettre aux athlètes de respirer ?

G. N.

(1) EETP : European Emission Test Program, mars 2004.



Le Figaro,
19/04/2004



CFBP infos

N°3 Avril 2004

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

Sommaire

■ Statistiques p 1

Données climatiques
Ventes de GPL en France
Evolution des prix internationaux
Installations neuves Propane

■ Actualités techniques et réglementairesp 4

Projet de loi d'orientation sur l'énergie
Ordonnance n°2004-330 du 15 avril 2004

■ En bref p 5

Nouveaux statuts du CFBP
Dossier de presse
Communication institutionnelle

■ Dans la pressep 6

Pour joindre le CFBP
E-mail : contact@cfbp.fr
Tél : 01 41 97 02 80
Fax : 01 41 97 02 89
Comité Français du Butane et du Propane
Tour Arago-Défense
5, rue Bellini
92806 Puteaux cedex

■ Statistiques

Données climatiques

En avril 2004, la température moyenne s'établit à 10,6 °C.
Elle était de 11,6 °C en avril 2003 soit une baisse de 1 °C.

	Avril 2004	Avril 2003
Température moyenne	10,6 °C	11,6 °C
Nombre de jours ouverts	21	21
Degrés-jours (DJ)*	162,4	138,3
Coefficient de rigueur**	0,89	0,76
Degrés-jours cumulés	1088,6	1065,9

* Les degrés-jours sont obtenus en multipliant la différence entre la température de base 16°C et la température constatée par le nombre de jours du mois considéré, base 42 stations.

** Le coefficient de rigueur résulte du rapport entre les degrés-jours constatés et les degrés-jours "normaux", calculés à partir des températures "normales" (moyenne trentenaire 1961-90), ce calcul étant pondéré par la répartition régionale des ventes de produits pétroliers ■ (source : Observatoire de l'énergie)

CHIFFRES-CLES AVRIL 2004

- Ventes du mois : 238.874 t : meilleur mois d'avril depuis 1996
- Taux de notoriété spontanée du propane comme énergie permettant les 3 usages (test BVA) : 12 %
- Installations neuves : + 51 % par rapport à avril 2003

Ventes de GPL en France (en tonnes)

	MOIS			CUMUL		
	avr-04	avr-03	Variation %	avr-04	avr-03	Variation %
BUTANE						
Conditionné	33 562	35 474	- 5,39%	140 322	148 405	- 5,45%
Vrac	10 004	9 984	+ 0,20%	45 018	46 953	- 4,12%
s/total butane	43 566	45 458	- 4,16%	185 340	195 358	- 5,13%
PROPANE						
Conditionné	14 028	14 383	- 2,47%	57 316	60 290	- 4,93%
Condi/carburant	6 207	6 431	- 3,48%	24 618	24 288	+ 1,36%
s/total conditionné	20 235	20 814	- 2,78%	81 934	84 578	- 3,13%
Vrac carburant	2 953	2 775	+ 6,41%	11 579	11 006	+ 5,21%
Vrac 0 / 6t.	93 481	69 229	+ 35,03%	541 963	524 637	+ 3,30%
Vrac 6 / 12t.	15 209	13 132	+ 15,82%	84 602	80 889	+ 4,59%
Vrac 0 / 12t	108 690	82 361	+ 31,97%	626 565	605 526	+ 3,47%
Vrac 12 / 80t	23 136	20 334	+ 13,78%	131 719	132 121	- 0,30%
Vrac 0 / 80t	131 826	102 695	+ 28,37%	758 284	737 647	+ 2,80%
Vrac > 80t	27 492	26 748	+ 2,78%	140 532	144 210	- 2,55%
s/total vrac	162 271	132 218	+ 22,73%	910 395	892 863	+ 1,96%
s/total propane	182 506	153 032	+ 19,26%	992 329	977 441	+ 1,52%
GPLc/stations	12 802	14 404	- 11,12%	48 179	54 097	- 10,94%
Total conditionné	53 797	56 288	- 4,43%	222 256	232 983	- 4,60%
Total vrac	172 275	142 202	+ 21,15%	955 413	939 816	+ 1,66%
TOTAL	238 874	212 894	+ 12,20%	1 225 848	1 226 896	- 0,09%
dont carburant	21 962	23 610	- 6,98%	84 376	89 391	- 5,61%

Evolution des prix internationaux (CIF ARGUS Propane)

	mars 2004	avril 2004	Variation %
Moyenne mensuelle CIF ARGUS \$/tonne	323	320	- 1 %

L'analyse d'Alexandre Vigouroux (Primagaz) :

Le trend haussier de ces derniers mois s'est confirmé, voire amplifié à la fin du mois d'avril. En effet, les menaces avérées d'attentats sur des installations pétrolières au Moyen Orient, ajoutées aux craintes de rupture à l'approche de la saison de grosse consommation de gazoline, ont maintenu une pression extrêmement forte sur le baril (WTI) qui flirtait régulièrement avec la barre fatidique des 40 \$.

Sur le marché du GPL, la demande est restée très soutenue pour la saison, grâce à une climatologie favorable ; de plus, les stocks non renouvelés depuis la fin de l'hiver restent à un niveau très bas. Dans ces conditions, le marqueur de référence CIF ARA LC a clôturé sur le mois d'avril à 320 \$ en plaçant également le Mai, Juin Q3 et Q4 aux portes des 350 \$.

Un malheur n'arrive jamais seul, une possible réévaluation des taux d'intérêt américain continue de renforcer le dollar contre l'euro et place le fixing d'avril à 1,1985 \$/€ ■

Installations neuves Gaz Propane

	MOIS			CUMUL		
	avr-04	avr-03	Var %	2004	2003	Var %
Alsace	13	24	- 46%	109	131	- 17%
Aquitaine	109	87	+ 25%	485	437	+ 11%
Auvergne	41	29	+ 41%	189	186	+ 2%
Basse-Normandie	41	29	+ 41%	180	142	+ 27%
Bourgogne	23	26	- 12%	118	123	- 4%
Bretagne	90	59	+ 53%	317	325	- 2%
Centre	75	73	+ 3%	292	334	- 13%
Champagne-Ardenne	23	16	+ 44%	82	80	+ 2%
Corse	15	8	+ 88%	112	62	+ 81%
Franche-Comté	39	20	+ 95%	183	155	+ 18%
Haute-Normandie	23	32	- 28%	157	117	+ 34%
Ile-de-France	37	10	+ 270%	127	87	+ 46%
Languedoc-Roussillon	69	48	+ 44%	236	252	- 6%
Limousin	19	19	+ 0%	99	94	+ 5%
Lorraine	31	28	+ 11%	125	171	- 27%
Midi-Pyrénées	121	70	+ 73%	436	390	+ 12%
Nord-Pas-de-Calais	38	21	+ 81%	186	131	+ 42%
Pays de la Loire	80	60	+ 33%	324	342	- 5%
Picardie	41	29	+ 41%	238	148	+ 61%
Poitou-Charentes	61	49	+ 24%	233	212	+ 10%
Provence-Alpes-Côte d'Azur	90	60	+ 50%	377	335	+ 13%
Rhône-Alpes	223	68	+ 228%	777	550	+ 41%
TOTAL	1302	865	+ 51%	5382	4804	+ 12%

Statistiques CCI installations Propane neuves ■ (source Qualigaz)

■ Actualités techniques et réglementaires

Projet de loi d'orientation sur l'énergie

Le projet de loi d'orientation sur l'énergie a été présenté au Conseil des ministres du 5 mai 2004. Il sera mis en discussion à l'Assemblée nationale les 18 et 19 mai.

Extrait du compte rendu du Conseil des ministres du 5 mai 2004 au sujet de ce projet de loi

[...] « Ce projet de loi vise à la fois à définir les objectifs et les grandes orientations de la politique énergétique de la France et à compléter la législation actuelle par des mesures dans les domaines de la maîtrise de l'énergie, des énergies renouvelables et de la qualité du réseau de transport et de distribution d'électricité.

« La politique énergétique doit faire face à deux défis majeurs : la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre et une probable augmentation à moyen terme des prix du pétrole et du gaz résultant, d'une part, d'une stagnation progressive de la production, et, d'autre part, d'une croissance continue de la demande en provenance notamment des pays en développement.

Face à ces défis, la politique énergétique doit viser quatre objectifs :

- garantir la sécurité de l'approvisionnement de la France ; [...]
- mieux préserver l'environnement et en particulier lutter contre l'effet de serre en se fixant comme objectif une division par quatre de nos émissions de gaz d'ici 2050 ;
- garantir un prix compétitif de l'énergie tant pour les particuliers que pour les industries fortement consommatrices et soumises à la concurrence internationale ;
- garantir l'accès de tous les Français à l'énergie.

Pour atteindre ces objectifs, quatre axes de réforme sont proposés :

- mener une action volontariste dans le domaine de la maîtrise de l'énergie ;
- diversifier le " panier énergétique français " ;
- veiller au développement d'un réseau de transport efficace et des capacités de stockage suffisantes pour garantir la sécurité d'approvisionnement de la France ;
- développer fortement la recherche. » [...] (Communiqué accessible sur www.legifrance.gouv.fr)

Le système de certificat d'économie d'énergie

Le projet de loi d'orientation sur l'énergie prévoit dans son titre I "Maîtrise de la demande d'énergie", l'instauration d'un système de certificats d'économie d'énergie, qui s'inspire de l'Energy Efficiency Commitment (EEC) initié par le gouvernement britannique en avril 2002.

Ce système devrait toucher en particulier les secteurs de l'électricité, du gaz, de la chaleur, du fioul domestique et du charbon mais exclurait les distributeurs de carburant dans la mesure où le lien commercial très ténu qu'ils entretiennent avec leurs clients ne leur permet pas d'agir sur leur mode de consommation énergétique.

Le nombre de personnes concernées par cette disposition est très large, mais il semble que le dispositif touchera dans sa première phase les principaux fournisseurs d'énergie ayant plus de 100 000 clients, notamment pour les secteurs électricité et gaz (cf rapport de Monsieur Serge Poignant du 18 mai 2004).

Le dispositif vise à accroître l'investissement des acteurs économiques dans le domaine des économies d'énergie. A cet effet, il imposerait aux distributeurs d'énergie soit de financer directement des économies d'énergie chez les consommateurs (qu'il s'agisse de particuliers ou d'entités du secteur privé ou public), soit d'acquiescer des certificats d'économie d'énergie auprès d'autres acteurs ayant déjà atteint l'objectif qui leur aura été fixé par l'Etat. En cas de non respect des objectifs fixés par l'Etat, les distributeurs auraient la possibilité de racheter des certificats aux autres opérateurs « excédentaires » ou de payer une pénalité libératoire estimée pour l'instant au pire à 1 centime d'euro par kilowattheure d'économie manquant.

Les certificats d'économies d'énergie pourraient être délivrés aussi bien à des personnes morales qu'à des personnes privées, dans la mesure où elles pourraient justifier d'un volume minimum d'économies d'énergie fixé par arrêté ministériel.

Il est prévu que les certificats puissent être délivrés par l'Etat ou, pour son compte, par tout organisme habilité à cet effet. Est également prévue la création d'un registre national public sur lequel toutes les opérations relatives aux certificats devront être enregistrées.

Au final, l'objectif de réduction d'énergie pour le gaz sur 3 ans devrait s'élever à 10,5 TWh (contre 34 TWh pour l'électricité). L'impact des investissements à réaliser pour atteindre ces objectifs, selon les dernières estimations, représenterait au maximum une hausse de 0,5% du prix de l'énergie ■ Joël Chevassus

Ordonnance n°2004-330 du 15 avril 2004

Ordonnance n°2004-330 du 15 avril 2004 portant création d'un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre.

Cette ordonnance assure la transposition en droit français de la directive européenne n°2003/87/CE du 13 octobre 2003 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté.

Ordonnance parue au Journal Officiel n°91 du 17 avril 2004 page 7089, NOR : DEVX04000 (www.legifrance.gouv.fr)

La Directive 2003/87/CE du parlement européen a été publiée au Journal officiel des communautés européennes L 275 du 25 octobre 2003 pages 32-46 (<http://europa.eu.int/eur-lex/fr/>)

Nouveaux statuts du CFBP

Lors de l'Assemblée générale extraordinaire du CFBP qui s'est tenue le 12 mai dernier, les sociétaires ont validé à l'unanimité les nouveaux statuts qui entrent rétroactivement en vigueur à compter du 1er Janvier 2004.

Les principaux changements concernent les organes de pilotage et passent du nombre de trois au nombre de deux :

- le **Comité des membres titulaires** et le **Directoire** de l'association fusionnent en une seule entité nouvellement dénommée "Comité Directeur" et rassemble en son sein les six sociétés distributrices ayant une voix chacune.
- le **Comité des membres associés** reste tel que défini précédemment.

Cette réorganisation a pour but d'alléger l'iter décisionnel du CFBP et de faire prendre part aussi bien les petites sociétés que les plus grandes aux orientations stratégiques de la profession.

Dans un même souci d'équité, les nouveaux statuts soulignent également la mission de vigilance du CFBP sur le respect du droit de la concurrence, en son sein et chez ses propres adhérents.

Les sociétaires du CFBP ont également profité de l'Assemblée générale pour amender le nouveau Règlement intérieur de l'association qui remet à jour pour l'essentiel les modes de prise en charge des frais du CFBP par ses sociétaires ■

Dossier de presse

Le CFBP a diffusé en avril un dossier de presse afin de faire connaître les gaz butane et propane, le GPL carburant et de présenter la filière.

Réalisé avec le cabinet Fleishman-Hillard, il a été remis à tous les contacts presse du CFBP, ainsi qu'aux sociétés adhérentes.

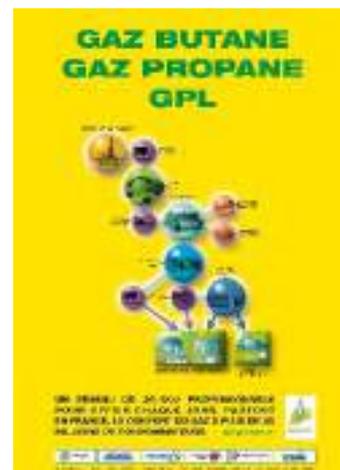


Communication institutionnelle

Après la **marguerite** ...



... voici la **molécule** !



Cette nouvelle illustration de la filière GPL sera utilisée pour les insertions dans la presse institutionnelle et comme support dans certains salons.

■ Dans la presse

- PAI Partners cède Antargaz à UGI, L'AGEFI, 01/04/2004
- Initiative & Finance prend 40% de GLI, Capital Finance, 13/04/2004
- Butagaz lance un nouveau service ..., BIP, 16/04/2004
- Forum : essence ou diesel : le match continue ..., Sciences et vie, 01/05/2004
- Primagaz lance la première offre associant le propane et le solaire, BIP, 04/05/2004

Capital investissement

PAI Partners cède Antargaz à UGI

L'opération, réalisée sur une valeur d'entreprise de 655 millions, permet de dégager un TRI de plus de 50 %

AGEFI, 01/04/2004

Tout juste trois ans après avoir monté la reprise en LBO du distributeur de GPL Antargaz auprès de TotalFinaElf, PAI Partners vient d'en céder le contrôle, au profit du groupe américain UGI, spécialisé dans la distribution de GPL. Une cession qui s'inscrivait dans la transaction d'origine, puisque l'industriel américain avait pris une part de 20 % dans le LBO monté par PAI Partners, les fonds gérés par ce dernier récupérant 70 % d'Antargaz. Un autre industriel spécialisé dans le transport italien, Medit, avait alors pris le solde du capital.

Le LBO original portait sur une valeur totale de 520 millions, avec 350 millions d'euros de dette arrangée par Deutsche Bank et Barclays. Un montage initial agressif mais qui s'avère au final payant. La dette a été remboursée de manière « importante » en trois ans et la

transaction se réalise aujourd'hui sur une base de valeur d'entreprise de 655 millions d'euros. Ce qui permet à PAI Partners (conseillé par Weil Gotshal & Manges) de dégager un TRI annuel supérieur à 50 %... Une performance pour cette opération qui fut la première menée par le fonds PAI Europe III.

Sur la période, la société, historiquement dépendante de sa maison mère Elf, s'est transformée, sous l'impulsion d'un nouveau management nommé dans la foulée du LBO. Celui-ci a notamment réorganisé la relation client, diversifié l'approvisionnement et amélioré l'organisation logistique. Résultat, en trois ans, le chiffre d'affaires d'Antargaz est passé de 600 à 680 millions d'euros. Une progression deux fois moins importante que celle de la valeur de l'entreprise sur la période.

▲ Jean-Philippe Mocci

MBO Initiative & Finance prend 40 % de GLI

Capital Finance, 13/04/2004

Premier deal de l'année 2004 pour Initiative & Finance. Le fonds spécialiste des PME a repris GLI International, le leader européen des conteneurs pour GPL (gaz de pétrole liquéfié) et autres gaz, aux côtés des dirigeants. L'opération, qui inclut un renforcement des fonds propres, permet au management de porter sa participation – jusque-là marginale – à 60 % du capital, les 40 % restants revenant au VC. L'identité des cédants – des investisseurs financiers étrangers – reste confidentielle, de même que le montant du deal réalisé sans dette. Celui de l'augmentation de capital est en revanche précisé : 3,2 M€, qui serviront à « assainir le bilan et permettre à la société de profiter au mieux de la reprise du marché », indique Valérie Bouillier, d'Initiative & Finance. A la suite du retournement du secteur des citernes GPL, en 1999, GLI a effectivement traversé une période

difficile jusqu'en 2003, le point bas du cycle. L'année dernière, son chiffre d'affaires 2003 s'est établi à 65 M€, dont un tiers à l'export, pour un résultat d'exploitation revenu à l'équilibre. Et en 2004, le groupe prévoit une croissance de 10 % de l'activité, pour un résultat net positif. Autre signe du regain de forme, l'apport en capital pourrait aussi servir à de petites acquisitions pour compléter le réseau du groupe, qui comprend quatre sites de production en France et en Grande-Bretagne, ainsi qu'une quinzaine de centres de services. Pour Initiative & Finance, ce deal coïncide en outre avec la publication de ses résultats. Pour 2003, le fonds coté affiche un bénéfice net après impôt de 12,9 M€, contre 28,5 M€ l'année précédente. Un résultat obtenu grâce à 17 sorties totales ou partielles, alors que 23,1 M€ ont été investis dans quinze entreprises, dont cinq nouvelles lignes. ■

● BUTAGAZ vient de lancer un **nouveau service dédié à sa clientèle de gaz butane** en bouteille de 13 kg, qui s'inscrit dans sa stratégie et « rend tangible la nouvelle signature de la marque, "Butagaz, l'énergie de vous suivre", qui poursuit un objectif : apporter, sans cesse, des solutions pratiques pour faciliter la vie des utilisateurs de gaz », indique la société dans un communiqué. A compter de ce mois d'avril, lorsque le client de la marque achète une bouteille 13 kg de gaz butane Butagaz, il bénéficie, en plus et pour le même prix, d'un service assistance en téléphonant à un numéro Indigo indiqué sur une collerette placée sur la bouteille bleue.

BIP, 16/04/2004

Essence ou diesel : le match continue...

Notre article consacré à la dépollution des moteurs déchaîne les passions, pour ou contre la motorisation diesel. Voici quelques extraits des nombreux courriers que nous avons reçus.

Et le GPL ?

Il est dommage que vous n'ayez pas pris en compte dans votre match entre essence et diesel le troisième carburant automobile, à savoir le GPL (gaz de pétrole liquéfié). S'il souffre injustement d'une image très négative en France, le GPL ne souffre pas du même handicap ailleurs en Europe, où ses parts de marché augmentent régulièrement et où il représente parfois une forte proportion des véhicules roulants (Pays-Bas, Italie pour ne citer qu'eux). Le GPL rejette de 2 à 80 fois moins de polluants (toutes catégories confondues) que l'essence et le diesel, et le match est là sans appel.

Pierre Tchoubar, Mayotte

S&V Nous nous sommes volontairement focalisés sur les deux types de carburants privilégiés par les Français. Mais c'est vrai, le GPL tient très bien son rang face au diesel et à l'essence ! Une série d'études récentes publiées fin mars 2004 par le Comité français du butane propane (CFBP) défend par exemple un très bon bilan sur les émissions polluantes. Selon le CFBP, le GPL ne produit pas de particules tout en

émettant 96 % de moins de NOx que le diesel et 56 % de moins que l'essence ! Quant au CO₂, le niveau d'émission serait comparable à celui du diesel... Ces qualités, alliées à des avantages fiscaux, un prix bas à la pompe, une offre fournie (tant au niveau des pompes que des véhicules) et des systèmes de sécurité au point devraient consacrer le succès du GPL. Pourtant, seulement 4 000 véhicules ont été écoulés en France en 2003, soit 0,2 % des ventes... La raison ? Pour le CFBP, les changements successifs de réglementation et la mauvaise publicité due à deux accidents seraient la cause du manque d'intérêt pour le GPL. Cependant, il faut constater qu'à part ses deux points forts, italien et néerlandais (où, d'ailleurs le gaz ne dépasse pas, au mieux, 10 % du parc), le GPL tarde à percer.

Le diesel "propre" ? Une infime minorité !

Il est scandaleux de titrer "Le diesel plus propre que l'essence" alors que la vérité est inverse et que votre article le prouve puisque les Nox et les particules, seulement produits par les diesels, sont hautement cancérigènes. Par

ailleurs, seuls 10 % des diesels vendus en France sont équipés du filtre à particules (FAP).

Marc Sarthou, Louveciennes

S&V NOx et particules sont des polluants, c'est évident. Ils restent toujours le point noir pour la grande majorité des diesels, notre article le démontre clairement. Cela dit, accuser le diesel de tous les maux nous semble encore une fois exagéré. Au même titre que les particules, les hydrocarbures imbrûlés dont les véhicules à essence sont de gros émetteurs figurent également dans la liste des polluants cancérigènes. Quant au nombre réduit de véhicules disposant d'un filtre à particule, il est incontestable ! Mais comment pourrait-il en être autrement alors qu'un unique constructeur propose ce type de véhicules depuis seulement trois ans ? Il faut laisser le temps aux innovations de s'installer sur le marché. La nouvelle réglementation européenne plus stricte, annoncée pour 2005, va contribuer à accélérer le mouvement.

Sciences & Vie, 01/05/2004

Primagaz lance la première offre associant le propane et le solaire

Acteur majeur de la distribution des gaz de pétrole liquéfiés (avec une part de 20 %), Primagaz continue d'innover pour apporter plus de confort et de services aux particuliers : ainsi, après le gaz propane au compteur et en réseau (en septembre dernier, rappelons-le, Primagaz a inauguré à Saint-Séverin, en Charente, le tout premier lotissement public desservi en gaz propane canalisé), l'entreprise lance Primasoleil : une offre « qui allie pour la première fois deux énergies complémentaires et naturelles, le propane et le solaire », annonce-t-elle dans un communiqué. Simple à mettre en œuvre, Primasoleil, qui s'appuie sur un réseau de plus de 2 100 installateurs agréés, bénéficie également d'un appréciable coup de pouce des Pouvoirs publics : une prise en charge financière pouvant aller jusqu'à 30 % de l'investissement pour la partie solaire. L'offre est adaptée à tout type de logement, individuel ou collectif, neuf ou à rénover.

BIP, 04/05/2004



CFBP infos

N°4 Mai 2004

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

Sommaire

■ Statistiques p 1

Données climatiques
Ventes de GPL en France
Evolution des prix internationaux
Installations neuves Propane

■ Actualités techniques et réglementairesp 4

Exploitation des bouteilles GPL
Stockages sous talus
Distribution canalisée
Stockages soumis à déclaration
Groupe de travail sectoriel GPL

■ En bref p 5

Bilan de l'étude EETP
Offre commerciale Daewoo
Nominations
Le CFBP au congrès de l'UNCP

■ Dans la presse.....p 6

Pour joindre le CFBP
E-mail : contact@cfbp.fr
Tél : 01 41 97 02 80
Fax : 01 41 97 02 89
Comité Français du Butane et du Propane
Tour Arago-Défense
5, rue Bellini
92806 Puteaux cedex

■ Statistiques

Données climatiques

En mai 2004, la température moyenne s'établit à 13,7 °C.
Elle était de 15,2 °C en mai 2003 soit une baisse de 1,5 °C.

	Mai 2004	Mai 2003
Température moyenne	13,7 °C	15,2 °C
Nombre de jours ouverts	19	19
Degrés-jours (DJ)*	90,2	84,4
Coefficient de rigueur**	0,99	0,93
Degrés-jours cumulés	1178,8	1150,3

* Les degrés-jours sont obtenus en multipliant la différence entre la température de base 16°C et la température constatée par le nombre de jours du mois considéré, base 42 stations.

** Le coefficient de rigueur résulte du rapport entre les degrés-jours constatés et les degrés-jours "normaux", calculés à partir des températures "normales" (moyenne trentenaire 1961-90), ce calcul étant pondéré par la répartition régionale des ventes

CHIFFRES-CLES MAI 2004

- vrac : + 13 % vs mai 2003
- cumul 2004 des ventes de GPL en France : + 0,4 % vs 2003
- consommations de GPL en Europe en 2003 :
évolutions contrastées au sein de l'UE :
Pologne : + 14,9 % / Pays-Bas : - 8,9 %

Ventes de GPL en France (en tonnes)

	MOIS			CUMUL		
	mai-04	mai-03	Variation	mai-04	mai-03	Variation
BUTANE						
Conditionné	29 107	33 366	- 12,8%	169 429	181 771	- 6,8%
Vrac	8 028	8 263	- 2,8%	53 046	55 216	- 3,9%
s/total butane	37 135	41 629	- 10,8%	222 475	236 987	- 6,1%
PROPANE						
Conditionné	11 739	12 574	- 6,6%	69 055	72 864	- 5,2%
Condi/carburant	5 385	5 429	- 0,8%	30 003	29 717	+ 1,0%
s/total conditionné	17 124	18 003	- 4,9%	99 058	102 581	- 3,4%
Vrac carburant	2 654	2 487	+ 6,7%	14 233	13 493	+ 5,5%
Vrac 0 / 6t	55 340	44 548	+ 24,2%	597 303	569 185	+ 4,9%
Vrac 6 / 12t	9 939	9 551	+ 4,1%	94 541	90 440	+ 4,5%
Vrac 0 / 12t	65 279	54 099	+ 20,7%	691 844	659 625	+ 4,9%
Vrac 12 / 80t	14 372	13 340	+ 7,7%	146 091	145 461	+ 0,4%
Vrac 0 / 80t	79 651	67 439	+ 18,1%	837 935	805 086	+ 4,1%
Vrac > 80t	20 174	19 575	+ 3,1%	160 706	163 785	- 1,9%
s/total vrac	102 479	89 501	+ 14,5%	1 012 874	982 364	+ 3,1%
s/total propane	119 603	107 504	+ 11,3%	1 111 932	1 084 945	+ 2,5%
GPLc/stations	11 889	13 535	- 12,2%	60 068	67 632	- 11,2%
Total conditionné	46 231	51 369	- 10,0%	268 487	284 352	- 5,6%
Total vrac	110 507	97 764	+ 13,0%	1 065 920	1 037 580	+ 2,7%
TOTAL	168 627	162 668	+ 3,7%	1 394 475	1 389 564	+ 0,4%
dont carburant	19 928	21 451	- 7,1%	104 304	110 842	- 5,9%

Evolution des prix internationaux (CIF ARGUS Propane)

	avril 2004	mai 2004	Variation %
Moyenne mensuelle CIF ARGUS \$/tonne	320	352	+ 10 %

L'analyse de Daniel Moreau—HP Trading (Vitogaz) :

Certains l'attendaient sans trop y croire, d'autres l'annonçaient déjà en mars puis en avril, malheureusement la baisse des prix du GPL n'est pas intervenue. L'ensemble des acteurs du marché considèrent même qu'elle n'interviendra plus. En effet, sous l'influence de plusieurs facteurs, niveau des stocks de brut puis de produits finis aux US, tension terroriste au Moyen-Orient, et surtout forte évolution de la consommation énergétique en Chine (élément structurel), le prix du brut a toutes les raisons pour rester verrouillé entre 32 et 38 \$ à court terme. La récente décision d'augmenter la production de 2 Mbl/j en deux temps a eu pour effet de faire fléchir le brut de 3 \$ et le propane de 30 \$. De ce fait, on espère bien voir la hausse de 32 \$ enregistrée entre avril et mai partiellement reculer sur juin. Les swaps, éléments d'appréciation de notre marché futur, sont proposés, pour les 6 mois qui viennent, dans une fourchette qui va malheureusement de 330 à 360 \$. Toutes ces informations, à périmètre identique, sont là hélas pour corroborer nos impressions ■

Installations neuves Gaz Propane

	MOIS			CUMUL		
	mai-04	mai-03	Var %	2004	2003	Var %
Alsace	19	27	- 30%	128	158	- 19%
Aquitaine	116	135	- 14%	601	572	+ 5%
Auvergne	43	63	- 32%	232	249	- 7%
Basse-Normandie	33	55	- 40%	213	197	+ 8%
Bourgogne	24	47	- 49%	142	170	- 16%
Bretagne	100	107	- 7%	417	432	- 3%
Centre	72	91	- 21%	364	425	- 14%
Champagne-Ardenne	28	30	- 7%	110	110	+ 0%
Corse	114	22	+ 418%	226	84	+ 169%
Franche-Comté	30	51	- 41%	213	206	+ 3%
Haute-Normandie	29	53	- 45%	186	170	+ 9%
Ile-de-France	18	29	- 38%	145	116	+ 25%
Languedoc-Roussillon	65	84	- 23%	301	336	- 10%
Limousin	17	50	- 66%	116	144	- 19%
Lorraine	36	49	- 27%	161	220	- 27%
Midi-Pyrénées	120	142	- 15%	556	532	+ 5%
Nord-Pas-de-Calais	24	55	- 56%	210	186	+ 13%
Pays de la Loire	77	103	- 25%	401	445	- 10%
Picardie	37	52	- 29%	275	200	+ 38%
Poitou-Charentes	80	68	+ 18%	313	280	+ 12%
Provence-Alpes-Côte d'Azur	98	100	- 2%	475	435	+ 9%
Rhône-Alpes	163	191	- 15%	940	741	+ 27%
TOTAL	1343	1604	- 16%	6725	6408	+ 5%

Statistiques CCI installations Propane neuves ■ (source Qualigaz)

■ Actualités techniques et réglementaires

Exploitation des bouteilles GPL

L'arrêté du 3 mai 2004 relatif à l'exploitation des récipients sous pression transportables a été publié au Journal officiel du 2 juin 2004. Il abroge, entre autres, et remplace les arrêtés des 26 octobre 1981 et 1984 qui fixaient les règles d'exploitation et de contrôle périodique des bouteilles à butane et propane.

Cet arrêté est applicable à partir du 1^{er} juillet 2004 aux bouteilles fabriquées conformément aux anciennes comme aux nouvelles réglementations (Décrets des 18 janvier 1943 et du 3 mai 2001)

Le guide professionnel CFBP pour la fabrication et l'exploitation des bouteilles GPL qui précise les conditions de mise en œuvre de l'arrêté et reprend les aménagements réglementaires préexistants a reçu l'avis favorable de la Commission centrale des appareils à pression (CCAP/SPG) le 15 juin 2004. Il sera prochainement diffusé à l'ensemble des exploitants et partenaires industriels ainsi qu'aux organismes habilités, en charge de la surveillance des opérations, pour une application également à partir du 1^{er} juillet 2004.

Stockages sous talus

La même session de la Commission centrale des appareils à pression a également donné un avis favorable à la publication du Cahier technique professionnel de l'AFIAP relatif aux « dispositions spécifiques applicables aux réservoirs sous talus destinés au stockage des liquéfiés ».

Ce document reprend pour les stockages cylindriques et sphériques sous talus des dispositions analogues à celles de la décision DM-T/P n°26290 de 1993, tout en les adaptant aux nouvelles réglementations et aux nouvelles technologies (introduction notamment des revêtements Texsol).

Distribution canalisée

Les cahiers des charges de l'AFG prévus par l'arrêté du 13 juillet 2000 portant règlement de sécurité de la distribution de gaz combustible par canalisations sont disponibles sur le site Internet du Ministère de l'Industrie (*). Ils sont accessibles par des liens dans les DM-T/P n°32462 et n°32667 dans la rubrique Gaz et appareils à pression / Installations de gaz et hydrocarbures liquéfiés. Ils ne seront toutefois applicables qu'après leur parution au JO.

Ces cahiers des charges définissent la conception, la construction, la maintenance et l'exploitation de tous les réseaux de gaz.

Deux cahiers des charges en cours de rédaction préciseront leurs conditions d'application aux réseaux de moins de 10 logements et de 10 à 50 logements.

(*) <http://www.industrie.gouv.fr/sdsil/>.

Stockages soumis à déclaration (6 à 50 t)

Le projet d'arrêté type 1412 (destiné à remplacer l'arrêté type 211) est actuellement soumis à consultation en vue de son adoption par le CSIC (Conseil supérieur des installations classées) prévue en septembre.

Ce projet, en chantier depuis 5 ans et en stand-by depuis 2 ans au Ministère de l'écologie, n'a jusqu'alors pas intégré de nombreux commentaires de la profession et met, dans son état actuel, gravement en péril la pérennité des marchés gros vrac. Les groupes de travail CFBP concernés s'activent pour faire valoir nos positions et obtenir un réexamen du texte avant passage au CSIC.

Groupe de travail sectoriel GPL

Suite à l'accident AZF, le Ministère de l'écologie et du développement durable a engagé une refonte de la réglementation des installations classées. Elle s'est traduite par l'adoption de la loi du 30 juillet 2003 sur les risques technologiques, dont les textes d'application sont en cours de discussion. Parallèlement, un groupe de travail « Méthodologie », comprenant l'administration, les experts et les industriels (dont le CFBP), a été créé pour redéfinir l'approche de la gestion des risques.

Ce groupe a édité le 25 juin 2003 un guide sur les principes généraux à retenir pour l'élaboration et la lecture des études de danger. Pour décliner cette nouvelle approche, qui insiste sur la responsabilisation des industriels, la communication avec le public, et la prise en compte des probabilités associées aux dangers, des groupes de travail sectoriels ont été lancés.

Le GT sectoriel GPL, comprenant le Ministère, 8 DRIRE, des experts et le CFBP, s'est ainsi réuni pour la première fois le 6 mai 2004. Il travaillera sur les installations soumises à déclaration ou autorisation (rubriques 1412 et 1414 de la nomenclature). Dans un premier temps, il s'est fixé pour objectif de rédiger des fiches à l'intention des inspecteurs des installations classées sur les scénarios d'accidents et les barrières de sécurité. Ces fiches se baseront sur le guide CFBP en cours de rédaction sur les scénarios GPL.

Le GT sectoriel GPL doit également proposer au Ministère des modifications de la réglementation pour prendre en compte la nouvelle approche d'objectifs fixés aux industriels, en leur laissant la responsabilité des moyens à mettre en œuvre.

NB : suite à la consultation lancée sur le projet d'arrêté 1412 sur les installations GPL soumises à déclaration, le GT sectoriel GPL va demander au Ministère d'examiner le projet d'arrêté avant son passage au Conseil supérieur des installations classées ■ Christophe Erhel (c.erhel@cfbp.fr)

Bilan de l'étude EETP

L'étude EETP *(European Emission Test Programme) a été rendue publique lors d'une conférence de presse le 6 avril 2004. Les médias se sont fait l'écho de cette présentation : entre le 7 avril et le 19 mai 2004, une trentaine d'articles sont parus dans la presse écrite, nationale et régionale.

Rappelons que cette étude, qui compare les émissions polluantes d'automobiles diesel, essence et GPL, confirme l'intérêt du GPL au plan environnemental. Cette étude a été réalisée par 4 laboratoires indépendants européens – en France, en Allemagne, aux Pays-Bas et en Grande-Bretagne – et commanditée par des Institutions publiques et des Organismes professionnels dont le CFBP ■

* Voir « CFBP infos » n°2, mars 2004.

Le résumé de l'étude EETP est disponible sur www.cfbp.fr

L'étude complète peut être demandée au CFBP, service GPL carburant, François-Xavier Dagnas (fx.dagnas@cfbp.fr)

Offre commerciale Daewoo sur les véhicules GPL

Initialement prévue jusqu'au mois de mai, l'offre commerciale Daewoo est prolongée jusqu'au Mondial de l'automobile (25/09 au 05/10/2004).

La marque offre l'option GPLi sur la gamme Kalos, Lacetti, Rezzo, Nubira, Evanda (indépendamment du crédit d'impôt de 1525 euros qui reste appliqué).

Cette offre rencontre un franc succès, et, à terme, Daewoo envisage la vente de 3 000 véhicules GPL cette année.

A l'occasion du Mondial de l'automobile, l'ensemble de la gamme au GPL sera proposé et exposé. Le stand Daewoo sera orienté autour du GPL.

Le cheval de bataille sera la Kalos GPL en 1,2 litre. Chaque concessionnaire disposera de deux véhicules d'essai GPL, et le journal « Daewoo News », tiré à 4 000 000 d'exemplaires, sera consacré au GPL.

Cet effort porté sur les véhicules GPL a relancé l'équipement GPL des Daewoo : le réseau initial de 24 centres de montage Cofraca a doublé de volume, et 4 nouvelles demandes d'agrément d'installateurs GPL délivrés par le CFBP sont en cours pour des concessionnaires Daewoo.

Enfin, une campagne radio, télévision et affichage est prévue pour septembre ■ Olivier Thénadey (o.thenadey@cfbp.fr)

Pour en savoir plus : www.daewoo-automobile.fr

Nominations

● Durant le congrès de l'AEGPL qui s'est déroulé à Barcelone du 2 au 4 juin 2004, a été officiellement nommé le nouveau directeur général en la personne de *Patrick SEGARRA*. « CFBP infos » lui adresse tous ses vœux de réussite dans ses nouvelles fonctions.

Le siège de l'AEGPL devrait prochainement être transféré de Paris à Bruxelles afin de renforcer le rôle de l'association auprès des instances administratives européennes.

● *Rémy GOULET* (Butagaz) prend en charge à partir de juin l'étude sur le transport des bouteilles afin d'améliorer les conditions de manipulation des récipients par les chauffeurs. Dans le cadre de cette conduite de projet, il sera détaché partiellement (75 %) auprès du CFBP, cela pour une période d'un an ■

Le CFBP au congrès de l'UNCP

Le 70ème congrès national de l'UNCP (Union nationale des chambres syndicales de couverture et de plomberie de France) s'est déroulé à Saint-Malo les 29 et 30 avril 2004.

Le CFBP était présent et représentait les distributeurs de GPL.

Ce congrès rassemblait les présidents régionaux de la FFP-UNCP ; plusieurs tables rondes ont permis de faire le point sur les sujets d'actualité, réseau eau, réseau gaz.

■ Dans la presse

- Le GPL se révèle nettement moins polluant que le diesel, [Journal des maires](#), 15/05/2004
- Energie : et si on redonnait sa chance au GPL ?, [La Nouvelle République du Centre-ouest](#), 19/05/2004
- La carte des stations GPL, [Le Parisien](#), 31/05/2004

Le GPL se révèle nettement moins polluant que le diesel

Une étude scientifique européenne de grande ampleur, qui compare les émissions polluantes d'automobiles diesel, essence et GPL, montre que les moteurs GPL rejettent 20 fois moins d'oxydes d'azote (NO_x) que les moteurs diesel (les NO_x jouent un rôle majeur dans la formation des pics d'ozone, qui ont des conséquences graves sur la santé des asthmatiques). S'il est depuis longtemps reconnu que la combustion du GPL ne produit pas de particules, l'étude révèle aussi que, contrairement aux idées reçues, les niveaux d'émissions de dioxyde de carbone (CO₂) sont comparables à ceux du

diesel. Elle confirme également, pour l'essentiel, les meilleures performances du GPL par rapport à l'essence.

Cette étude a été réalisée par 4 laboratoires indépendants européens – en France, en Allemagne, aux Pays-Bas et en Grande-Bretagne – et commanditée à la fois par des institutions publiques (l'ADEME, l'Energy Saving Trust, le ministère néerlandais de l'Environnement), des organismes professionnels (le Comité français du butane et du propane, la Liquefied Petroleum Gas Association, la Vereniging Vloeibaar Gas) et les principaux distributeurs de GPL.

Journal des Maires, 15/05/2004

Et si on redonnait sa chance au GPL ?

Le Gaz de Pétrole Liquéfié n'a pas la côte. Pourtant ce carburant possède de nombreux atouts, notamment son prix et une pollution limitée.

Aujourd'hui, quand on pense Gaz de Pétrole Liquéfié, on ne peut pas s'empêcher d'avoir à l'esprit les images de ces six pompiers blessés par l'explosion d'une voiture équipée au GPL en 1999 près de Lyon. D'ailleurs, selon les professionnels, cet « incident » porte une large part de responsabilité dans l'effondrement des ventes de véhicules équipés au GPL en France. En 1998, elles avoisinaient les 25 000 véhicules. L'an passé, moins de 4000 véhicules neufs ont été immatriculés...

Pourtant, des mesures ont été prises pour améliorer la sécurité. Les véhicules neufs sont désormais tous équipés de soupapes de sécurité.

Autres avantages du GPL : le prix au litre (en moyenne autour de 0,53 €) défie toute concurrence. En outre, les « heureux » propriétaires de voitures GPL bénéficient d'un crédit d'im-

pôts de 1525 €, et bien souvent d'une carte grise à tarif réduit, voire gratuite !

Quant aux professionnels, ils se voient accorder une exonération de la taxe sur les véhicules de sociétés oscillant entre 50 et 100 % selon que le véhicule soit équipé en bi ou en mono carburant. Quelques 2.000 stations services françaises distribuent aujourd'hui ce carburant, qui est par ailleurs largement développé chez nombre de nos voisins européens.

Un carburant vraiment propre

Une très récente étude scientifique européenne⁽¹⁾ vient de mettre en avant les qualités environnementales du GPL par rapport à celles de l'essence et du diesel.

En premier lieu, les moteurs GPL dégagent 20 fois moins d'oxydes d'azote (les fameux NOx, responsables des pics de pollutions et dangereux pour la santé des enfants et des personnes âgées) que les diesels, et 10 fois moins que les véhicules essence.

Le GPL — tout comme l'essence — n'émet pratiquement pas de particules cancérigènes. Soulignons tout de même que les constructeurs sont en train de généraliser l'installation de Filtres à Particule (qui retiennent 90 % des particules) sur les véhicules diesels, et étudient des solutions pour une meilleure combustion

du gasoil.

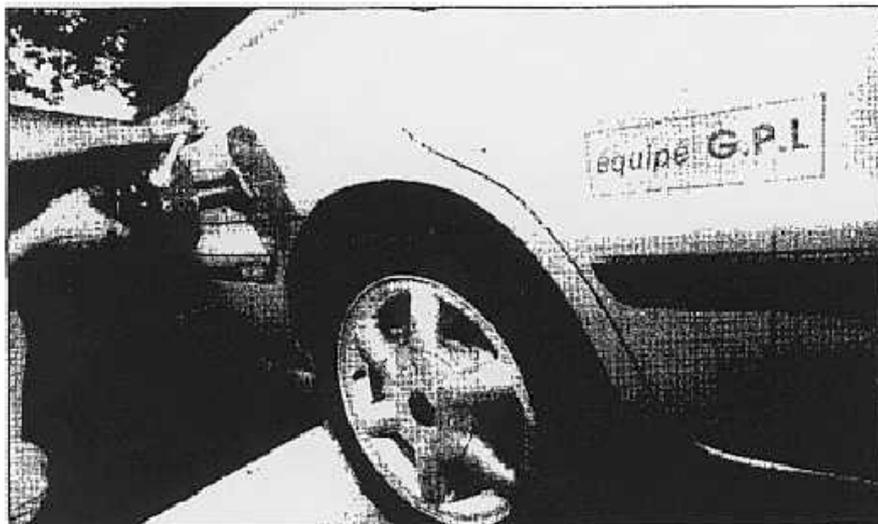
Par ailleurs, et c'est sans doute le grand enseignement de cette étude, alors que l'on pensait que les niveaux d'émissions de dioxyde de carbone (le CO2, gaz non polluant mais contribuant largement à l'effet de serre) du GPL étaient largement supérieurs à ceux du diesel, en fait la différence n'est « que » de l'ordre de 3 %. Et, selon les adeptes du GPL, il existe un potentiel de progression important, notamment en travaillant sur les réglages des moteurs.

Au regard de cette étude, on apprend également que le GPL émet aussi beaucoup moins d'autres gaz polluants comme le benzène (6 fois moins que l'essence !), un gaz réputé « irritant » et « cancérigène ».

Enfin, il convient sans doute de rappeler que les véhicules GPL possèdent tous une « pastille verte », et ne sont pas concernés par les interdictions de circulation en cas de pic de pollution. Malheureusement, cette disposition n'est quasiment jamais appliquée...

Serge ROMBI.

(1) Étude réalisée par des laboratoires indépendants à l'initiative notamment du CFPB (Comité Français du Butane et du Propane) et de l'ADEME (Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie)



Malgré des avantages fiscaux et des prix à la pompe très avantageux, le GPL est boudé par les automobilistes français à la différence des autres pays européens.

Le GPL, qu'est ce que c'est ?

Il s'agit d'un mélange de butane et de propane présent naturellement dans les gisements de gaz naturel, en particulier dans les puits de pétrole (un peu comme le gaz carbonique de l'eau gazeuse). C'est le même gaz que celui qui est utilisé pour les gazinières, les chauffe-eau, ou encore les camping-gaz.

La Nouvelle République du Centre Ouest, 19/05/2004

EN BREF

La carte des stations GPL en France (édition 2004) vient de paraître. Elle répertorie les 2 000 stations-service distribuant ce carburant « vert », qui coûte 35 % moins cher que le gasoil en moyenne. En Europe, plus de 4 millions d'automobiles roulent au GPL. La France a rattrapé son retard et a maintenant autant de stations-service GPL que l'Italie, le pays européen qui compte le plus de véhicules équipés. Cette nouvelle carte est gratuite. Vous pouvez vous la procurer auprès du Comité français du butane et du propane (CFBP), tour Arago, La Défense, 5, rue Bellini, 92806 Puteaux Cedex, en envoyant une enveloppe A 5, affranchie à 1,11 €.

Le Parisien, 31/05/2004



CFBP infos

N°5 Juin 2004

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

Sommaire

- **Statistiques** p 1
 - Données climatiques
 - Ventes de GPL en France
 - Evolution des prix internationaux
 - Installations neuves Propane

- **Actualités techniques et réglementaires**p 4

- **En bref** p 5
 - Nouvelles publications du CFBP
 - Publication de l'AFG

- **Dans la presse**.....p 6

Pour joindre le CFBP
E-mail : contact@cfbp.fr
Tél : 01 41 97 02 80
Fax : 01 41 97 02 89
Comité Français du Butane et du Propane
Tour Arago-Défense
5, rue Bellini
92806 Puteaux cedex

■ Statistiques

Données climatiques

En juin 2004, la température moyenne s'établit à 18,5 °C. Elle était de 21,5 °C en juin 2003 soit une baisse de 3 °C.

	Juin 2004	Juin 2003
Température moyenne	18,5 °C	21,5 °C
Nombre de jours ouverts	22	21
Degrés-jours (DJ)*		
Coefficient de rigueur**		
Degrés-jours cumulés		

* En été, l'Observatoire de l'Energie ne calcule pas de corrections climatiques. En juin, juillet, août, septembre, les DJU sont comptés à 0, le coefficient de rigueur à 1. Seule, la température moyenne est relevée.

** Le coefficient de rigueur résulte du rapport entre les degrés-jours constatés et les degrés-jours "normaux", calculés à partir des températures "normales" (moyenne trentenaire 1961-90), ce calcul étant pondéré par la répartition régionale des ventes de produits pétroliers ■ (source : Observatoire de l'énergie)

CHIFFRES-CLES JUIN 2004

- ▶ **Installations neuves propane : + 7 % Vs 1er semestre 2003**
- ▶ **Tonnages profession : + 1,5 % VS 1er semestre 2003**
- ▶ **Ventes du mois en GPLc : - 5% vs juin 2003**

Ventes de GPL en France (en tonnes)

	MOIS			CUMUL		
	juin-04	juin-03	Variation	juin-04	juin-03	Variation
BUTANE						
Conditionné	32 521	29 114	+ 11,7%	201 950	210 885	- 4,2%
Vrac	7 872	8 771	- 10,2%	60 918	63 987	- 4,8%
s/total butane	40 393	37 885	+ 6,6%	262 868	274 872	- 4,4%
PROPANE						
Conditionné	13 338	11 822	+ 12,8%	82 393	84 686	- 2,7%
Condi/carburant	6 873	5 778	+ 19,0%	36 876	35 495	+ 3,9%
s/total conditionné	20 211	17 600	+ 14,8%	119 269	120 181	- 0,8%
Vrac carburant	3 043	2 797	+ 8,8%	17 276	16 290	+ 6,1%
Vrac 0 / 6t.	41 311	32 153	+ 28,5%	638 614	601 338	+ 6,2%
Vrac 6 / 12t.	8 228	6 831	+ 20,5%	102 769	97 271	+ 5,7%
Vrac 0 / 12t	49 539	38 984	+ 27,1%	741 383	698 609	+ 6,1%
Vrac 12 / 80t	11 449	10 033	+ 14,1%	157 540	155 494	+ 1,3%
Vrac 0 / 80t	60 988	49 017	+ 24,4%	898 923	854 103	+ 5,2%
Vrac > 80t	19 374	18 596	+ 4,2%	180 080	182 381	- 1,3%
s/total vrac	83 405	70 410	+ 18,5%	1 096 279	1 052 774	+ 4,1%
s/total propane	103 616	88 010	+ 17,7%	1 215 548	1 172 955	+ 3,6%
GPLc/stations	13 408	14 107	- 5,0%	73 476	81 739	- 10,1%
Total conditionné	52 732	46 714	+ 12,9%	321 219	331 066	- 3,0%
Total vrac	91 277	79 181	+ 15,3%	1 157 197	1 116 761	+ 3,6%
TOTAL	157 417	140 002	+ 12,4%	1 551 892	1 529 566	+ 1,5%
dont carburant	23 324	22 682	+ 2,8%	127 628	133 524	- 4,4%

Evolution des prix internationaux (CIF ARGUS Propane)

	mai 2004	juin 2004	Variation %
Moyenne mensuelle CIF ARGUS \$/tonne	352	335	- 4,8%

L'analyse d' Olivier Lemaître (Totalgaz)

Le marché du pétrole brut est toujours aussi nerveux sur fond de tensions au Moyen-Orient, de crise Ioukos et des attentats répétés en Irak. La demande reste par ailleurs soutenue et les stocks demeurent faibles. Le Brent et le WTI continuent de flirter avec leurs maxima de juin. L'essentiel des débouchés GPL se fait actuellement dans la pétrochimie et les cotations propane et butane suivent donc les variations du Naphta, lui-même étroitement lié au Brent. Au global, le marché du GPL suit les aléas du pétrole brut avec un ratio Propane / Brent autour de 125 % parfaitement logique pour la saison. Des opérations de maintenance à Karstoe et Braefoot bay peuvent apporter des perturbations supplémentaires sur le marché physique. Les distributeurs de GPL continuent néanmoins de bénéficier d'un euro toujours très ferme face au dollar (clôture du 16 juillet à 1.2353 \$/€).■

Installations neuves Gaz Propane

	MOIS			CUMUL		
	juin-04	juin-03	Var %	2004	2003	Var %
Alsace	71	34	+ 109%	199	192	+ 4%
Aquitaine	157	134	+ 17%	758	706	+ 7%
Auvergne	52	56	- 7%	284	305	- 7%
Basse-Normandie	39	55	- 29%	252	252	+ 0%
Bourgogne	51	35	+ 46%	193	205	- 6%
Bretagne	104	105	- 1%	521	537	- 3%
Centre	105	103	+ 2%	469	528	- 11%
Champagne-Ardenne	37	38	- 3%	147	148	- 1%
Corse	19	24	- 21%	245	108	+ 127%
Franche-Comté	46	37	+ 24%	259	243	+ 7%
Haute-Normandie	52	41	+ 27%	238	211	+ 13%
Ile-de-France	26	28	- 7%	171	144	+ 19%
Languedoc-Roussillon	85	74	+ 15%	386	410	- 6%
Limousin	30	44	- 32%	146	188	- 22%
Lorraine	40	21	+ 90%	201	241	- 17%
Midi-Pyrénées	136	113	+ 20%	692	645	+ 7%
Nord-Pas-de-Calais	58	27	+ 115%	268	213	+ 26%
Pays de la Loire	136	102	+ 33%	537	547	- 2%
Picardie	46	52	- 12%	321	252	+ 27%
Poitou-Charentes	74	57	+ 30%	387	337	+ 15%
Provence-Alpes-Côte d'Azur	129	108	+ 19%	604	543	+ 11%
Rhône-Alpes	238	216	+ 10%	1178	957	+ 23%
TOTAL	1731	1504	+ 15%	8456	7912	+ 7%

Statistiques CCI installations Propane neuves ■ (source Qualigaz)

Arrêté du 21 juin 2004 portant nomination au comité technique de la distribution du gaz

J.O n° 158 du 9 juillet 2004 page 12415 texte n° 41

Arrêté du 21 juin 2004 portant nomination au comité technique de la distribution du gaz (NOR: INDI0403164A)

Par arrêté du ministre délégué à l'industrie en date du 21 juin 2004 :

Sont nommés membres du comité technique de la distribution du gaz :

[...]

6. Au titre du Comité français du butane et du propane

M. Pedessac (Joël), directeur général.

[...]

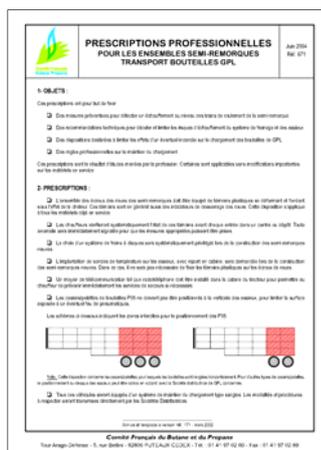
Nouvelles publications du CFBP

■ RAPPORT D'ACTIVITE 2003



Le Rapport d'activité 2003 du CFBP est disponible depuis le 16 juillet 2004.
 Merci de transmettre vos demandes à l'adresse e-mail suivante :
contact@cfbp.fr

■ DOCUMENTS TRANSPORT



Deux documents relatifs au transport sont disponibles :

● « **Prescriptions professionnelles pour les ensembles semi-remorques transport bouteilles GPL** »

Cette dernière version intègre le résultat de l'ensemble des études menées pour déceler et réduire les risques d'échauffement excessif au niveau du train de roulement de la remorque et limiter les conséquences d'un éventuel incendie sur le chargement.

Diffusion par les sociétés distributrices.

● « **Spécification technique professionnelle des véhicules petits porteurs bouteilles** »

Ce document, destiné aux véhicules de livraison bouteilles, en plus d'exigences techniques, fait la synthèse de l'ensemble des dispositions que la profession a pu mettre en œuvre pour réduire la pénibilité dans ce domaine. Il fixe en particulier certaines caractéristiques géométriques du véhicule ainsi que la présence à bord d'équipements facilitant l'accès, la manutention et le déplacement des bouteilles.

Disponible sur demande au CFBP.

Publication de l'AFG



La brochure « **Chiffres-clés de l'industrie gazière française** » publiée par l'AFG, avec la participation du CFBP, est disponible depuis le 12/07/2004.

Merci de transmettre vos demandes à l'adresse e-mail suivante : contact@cfbp.fr

■ Dans la presse

- GPL et transport public, BIP, 23/06/2004
- Antargaz entend révolutionner le marché de la bouteille de gaz de 13 kg, BIP, 25/06/2004
- Neoman. A la rescousse du GPL, Rail & Transports, 30/06/2004
- Les pompiers domptent le GPL, Ouest France, 01/07/2004
- Avec le Pacte, Butagaz veut instaurer une relation personnalisée avec les installateurs, L'Installateur, juin-juillet 2004
- PMG la nouvelle appellation des professionnels de l'entretien et du dépannage des appareils au gaz, L'Installateur, juin-juillet 2004
- Siraga, bénéfice 2003/2004, AFP, 13/07/2004



GPL ET TRANSPORT PUBLIC

Le gaz de pétrole liquéfié (GPL) est un carburant particulièrement bien implanté et depuis longtemps dans les pays voisins de la France (Italie, Pays-Bas, notamment). Aujourd'hui, 1 300 autobus GPL circulent en Europe, dont... 130 seulement dans l'Hexagone, ont déploré à nouveau en fin de semaine dernière les responsables du GIE GPL Prop'Bus, qui réunit les quatre acteurs majeurs sur ce marché que sont Antargaz, Butagaz, Primogaz et Totalgaz. Pourtant, le produit, sur le plan environnemental, n'a plus à faire ses preuves, celles-ci étant désormais bien connues. Il bénéficie, d'autre part, d'un avantage à la pompe de 32 centimes d'euro par litre par rapport au gazole, grâce à une réduction de la TIPP. Reste donc la volonté politique dont les acteurs de la filière pensent qu'elle gagnerait à être rappelée...

C'est dans le cadre du salon européen de la Mobilité, tenu la semaine dernière à Paris-Expo Porte de Versailles, que le GIE et le constructeur européen MAN ont présenté le bus MAN NL 243 GPL, dont l'homologation française est attendue très prochainement. Fort d'une expérience de plus de 35 ans dans l'étude et la fabrication de bus fonctionnant au GPL, MAN est aujourd'hui à l'origine d'un parc de plus de 800 véhicules GPL en Europe.

Grâce aux efforts déployés par GPL Prop'Bus, un premier contrat a été conclu entre le constructeur et la ville de Laval (Mayenne) pour la commande ferme d'un bus GPL MAN, qui sera le 14^{ème} bus au GPL de l'agglomération lavalloise, sur une flotte totale de 50 bus.

LE MARCHÉ DU GPL DANS LE DOMAINE DU TRANSPORT

Les débouchés du GPL dans le domaine du transport sont au nombre de trois : les véhicules légers et utilitaires (VL/VU), le GPL marine et les bus. Le premier secteur, celui des VL/VU, compte pas moins de 5 millions de véhicules à travers le monde, un marché en forte croissance en Angleterre et en Pologne, 150 000 véhicules en France, 400 installateurs agréés et 2 000 stations-service.

Dans le secteur marine/nautisme, un arrêté en date du 8 janvier dernier autorise l'équipement au GPL des moteurs hors bord pour les bateaux et navires de plaisance. Le marché est constitué par les clubs de voile,

d'aviron, canoë-kayak, plongée, les ports de plaisance, l'ostréiculture... Soit plus de 10 000 moteurs. Le potentiel de marché, au niveau du renouvellement, concerne plus de 400 moteurs par an.

Enfin, en France, le marché des bus est plus récent avec les références des villes de Tours, Paris, Bayonne et Laval. Le potentiel est réel, avec 10 % du renouvellement du parc, soit environ 1 000 bus, d'ici à 2010.

LES ARGUMENTS : UN TRYPTIQUE ENVIRONNEMENT-ÉCONOMIE-FACILITÉ DE MISE EN ŒUVRE

Les arguments de la profession en faveur du développement du GPL carburant ne manquent pas, on le sait. Jean-Maurice Aubertie, porte-parole du GIE GPL Prop'Bus, les a rappelés la semaine dernière. Les bus au GPL sont, avant tout, « une réponse crédible » au plan "véhicules propres" du 15 septembre 2003 et du plan "air" du 6 novembre dernier. Les transports représentent 50 % des émissions d'oxyde d'azote, 20 % des émissions de particules fines et participent globalement à l'effet de serre. Le GPL permet une diminution de 90 % des émissions d'oxydes d'azote (NO_x) par rapport au gazole, émet 17 % de CO₂ en moins que l'essence et est, sur ce plan, équivalent au gazole. Enfin, il ne rejette pas de particules fines, lesquelles seraient, rappelle Jean-Maurice Aubertie, à l'origine de plus de 9 000 décès en 2003 (selon l'Association française de la sécurité sanitaire et environnementale).

Tels sont donc les principaux avantages, sur le plan écologique, d'un produit par ailleurs exempt de plomb, de benzène et de soufre. Au niveau économique, il est, on l'a dit, 35 % moins cher que le gazole tandis que la TIPP est remboursée aux exploitants de transport public dans la limite de 40 000 litres par an et par bus. Enfin, les stations sa mise à disposition sont peu coûteuses : 3 à 4 fois moins chères que pour le GNV, soit une économie de 150 000 à 180 000 euros selon la capacité du point de ravitaillement.

Pour les membres du GIE, « la bonne question est : quelle énergie alternative présente aujourd'hui cet intérêt économique ? ». Assurément ni l'électricité, ni les véhicules hybrides. Quant à l'hydrogène, Jean-Maurice Aubertie note qu'à Londres, un bus à

hydrogène coûte 1 million d'euros et qu'à Berlin, une station de ravitaillement en hydrogène représente un investissement de 33 M€.

Les responsables du GFL attirent également l'attention sur la facilité de mise en œuvre d'un produit qui se comprime à 5-7 bar contre 200 bar pour le gaz naturel véhiculé (GNV). Enfin, si l'on en veut pour preuve la ville de Vienne qui compte plus de 500 bus au GPL sans aucun incident recensé depuis 20 ans, la sécurité de cette utilisation du GPL est maîtrisée.

A LAVAL, LE GPL JOUÉ PLUS INTÉRESSANT QUE LE GNV

La communauté de l'agglomération de Laval compte 20 communes entourant la ville et ses 92 000 habitants font 7 millions de trajets en bus par an. En 1996-1997, elle crée un groupe de travail chargé d'étudier la faisabilité du remplacement des bus de la flotte par des véhicules moins polluants. Le groupe de travail remet ses conclusions et, en 1998, la communauté décide de se diriger vers une flotte plus propre en remplaçant systématiquement les bus existants par des véhicules à motorisation propre.

Compte tenu des coûts, il est décidé d'une intervention en deux temps : pour le renouvellement du parc, il est étudié l'acquisition de véhicules à motorisation GPL ou GNV ; quant aux bus existants, ils seront équipés de pots catalytiques avec des filtres à particules.

Après étude plus approfondie, la motorisation au GNV sera retirée des solutions au profit du GPL, pour les raisons suivantes : l'emplette du GPL ne nécessite pas de station de compression (très chère à l'inclure), la mise en concurrence des fournisseurs de carburant est possible avec le GPL, et non avec le GNV, enfin, si le GPL

est nouveau en France, la filière pour les transports en commun est déjà éprouvée en Europe, notamment avec la ville de Vicence. Les premières mises en service interviennent en 2000.

Aujourd'hui, affirme l'un des responsables de la ville, le bilan est très satisfaisant. Les bus sont bien appréciés par les conducteurs et les clients et l'économie est certaine (1 km parcouru à Laval avec un bus GPL revient 20 % moins cher qu'un bus au gazole), sachant, bien sûr, que cela tient au prix du produit et aux mesures de détaxation.

L'OBJECTIF DE MAN EN FRANCE : 15 BUS PAR AN

Mais en 2001, le motoriste néerlandais DAF décide de stopper la production de moteurs au GPL. Les constructeurs Hertz et Van Hool, dont les véhicules GPL fonctionnent grâce à la motorisation DAF, trêvent de nouveaux motoristes GPL, ne peuvent alors plus fournir ce genre de bus. C'est alors qu'apparaît le GIE GPL Prop' Bus qui se manifeste auprès de la communauté d'agglomération de Laval et mène un contact avec la société Neومان, constructeur relevant le défi de fournir désormais en France des bus à motorisation GPL. Après l'expérience de Laval, le marché visé par MAN dans l'Hexagone est de 15 bus par an.

Reste, on l'a dit, que le développement du GPL pour les bus (comme pour les véhicules particuliers d'ailleurs) ne se fera pas, estime Jean-Marc Aubertie, sans « une politique de suivi » au niveau gouvernemental. La profession demande non seulement la pérennité des incitations fiscales mais aussi que, dans les villes les plus touchées par la pollution, soit imposé un certain nombre de véhicules propres.

Zoom



ANTARGAZ ENTEND RÉVOLUTIONNER LE MARCHÉ DE LA BOUTEILLE DE GAZ DE 13 KG

Antargaz, qui « souhaite avoir toujours une longueur d'avance », vient de lancer une nouvelle bouteille de gaz de 13 kg, baptisée «Control. Plus beau, plus propre, plus pratique, plus sûr : le nouveau né devrait, selon ses géniteurs, « révolutionner » la famille des bouteilles de butane.



Comment dynamiser le marché « atone » de la bouteille de gaz de 13 kg ? Pour le savoir, Antargaz a mené une étude de marché auprès des utilisateurs, a expliqué Antoine Willaume, directeur marketing et communication de la société, le 22 juin dernier, à Paris, lors d'une présentation à la presse de la nouvelle bouteille conçue par Antargaz. Conclusion de l'enquête : la bouteille de gaz de 13 kg a une image « ambivalente » aux yeux des consommateurs.

LA BOUTEILLE DE 13 KG : UN PRODUIT À L'IMAGE AMBIVALENTE

Certes, le produit est jugé économique, pratique car aisément transportable et facile à utiliser. Il est également apprécié pour sa polyvalence (il peut être employé pour la cuisine, le camping, en tant que chauffage d'appoint...). Enfin, il s'agit d'un produit familier que beaucoup de nos concitoyens ont toujours connu chez eux.

Mais d'ancien à vieillot, il n'y a qu'un pas, que les utilisateurs interrogés n'ont pas hésité à franchir : cette bonne vieille bouteille de gaz a un physique « ingrat », pour ne pas dire « archaïque ». Elle est en plus lourde et fait peur : les consommateurs souhaitent avoir encore plus de garanties quant à leur sécurité. *Last but not least*, impossible de connaître la quantité de gaz

restant dans la bouteille, les utilisateurs n'étant donc pas à l'abri d'une panne.

Comment répondre aux attentes des clients ? « Nous avions de nombreuses idées d'innovations suite à cette enquête mais beaucoup n'étaient pas réalistes, que ce soit pour des raisons techniques ou des raisons de coûts », a indiqué Alain Duprez, directeur des opérations d'Antargaz. Finalement, la société a opté pour une double innovation représentant, selon elle, une véritable « révolution technologique dans l'univers des bouteilles de gaz ».

La première innovation est technique : le robinet de la nouvelle bouteille «Control est muni d'un indicateur passant du vert au rouge en fonction de la pression. Tant que cet indicateur demeure vert, il reste plus de 3 kg de GPL dans la bouteille ; lorsqu'il commence à virer au rouge, la réserve de 3 kg est entamée ; lorsqu'il est rouge, il est temps de changer la bouteille.

+CONTROL, TERE BOUTEILLE HABILÉE D'UN FILM PLASTIQUE

Antargaz a par ailleurs procédé à une innovation en termes de services : «Control est la première bouteille habillée d'un film plastique, qui, à la fois, embellit de jaune le produit rouge, évite de se salir en le manipulant, rappelle son mode d'utilisation et fournit trucs et astuces pour l'installer en toute sécurité.

Autre avantage du film : permettre à la société d'organiser des opérations commerciales. La bouteille, déjà présente dans 5 000 points de vente, comporte des points cadeaux à découper qui permettront aux fidèles clients (qui en consomment en moyenne 3 à 4 par an), de gagner un allume gaz électronique, un service de verres apéritif ou encore un set à fromages.

De fait, Antargaz a décidé de frapper fort sur le plan commercial pour conquérir plus avant le marché des nouvelles consignations, qui représente 100 000 à 120 000 bouteilles par an (le produit est dans un premier temps réservé aux nouveaux clients). Jusqu'en mars 2005, la nouvelle consigne est ainsi proposée au prix de 15 euros au lieu de 25 €. D'ici le 14 juillet prochain, «Control devrait être disponible dans 12 000 points de vente. « L'accueil qui lui est réservé jusqu'à présent est très bon », s'est félicité Alain Duprez.

Neoman. A la rescousse du GPL

A l'occasion de Transports Public 2004, le tout premier autobus MAN NL 243 au GPL (Gaz de Pétrole Liquéfié) construit pour la France était officiellement remis aux élus de la communauté d'agglomération de Laval. En instance d'homologation sur le territoire français, cet autobus devrait être mis en service, dès septembre prochain, sur le réseau des TUL (Société des transports urbains lavallois), filiale du groupe Keolis. C'est le groupement d'intérêt économique GPL Prop'Bus, créé en 2001 sous le nom de GPL Bus pour promouvoir l'utilisation de ce carburant dans les transports urbains, qui s'est d'abord manifesté auprès de la communauté d'agglomération, et a initié le contact avec Neoman,

constructeur pressenti pour relever le défi de fournir désormais en France des autobus fonctionnant au GPL, après que l'industriel DAF a décidé d'abandonner la production de moteurs

conçus pour ce carburant. Après lancement, début 2003, de l'appel d'offres, la décision de choisir Neoman intervenait en octobre, avec la commande

d'un véhicule à titre probatoire.

Ce tout premier MAN NL 243 au GPL (gaz de pétrole liquéfié) importé en France sera mis en service dès septembre sur le réseau de Laval.



Photos Christian BESNARD/ULGP

Toujours sur le stand Neoman, l'autobus MAN NL 283 X-one de 12 m se distinguait par ses deux pneumatiques Michelin extra-larges à l'arrière. Remplaçant la traditionnelle monte jumelée, cette configuration dite « super-single » permet d'offrir un pas-

sage libre de 800 mm au droit de l'essieu. Le moteur diesel de 280 ch (ou 240 ch) monté verticalement à l'arrière laisse toute la place nécessaire pour la troisième porte latérale à deux vantaux dont l'ouverture s'effectue de surcroît vers l'extérieur (porte

de type « louvoyant-coulissant ») afin dégager pleinement le volume intérieur.

En 2003, Neoman pesait 6 % du marché des autobus urbains en France. Il a réussi une très belle percée auprès du difficile client qu'est la RATP, en lui vendant

Nouveau en France, cet autobus de 12 m circule déjà à Vienne, capitale européenne du GPL, depuis déjà quelques années, et continue, au gré des livraisons successives, d'assurer le renouvellement partiel d'un parc intégralement propulsé par ce combustible. Il est équipé d'un moteur de 12 l de cylindrée (au lieu des 7 l de la motorisation DAF) et son collecteur d'échappement prend place dans un caisson réfrigéré traversé par l'eau de refroidissement, à l'arrière gauche du véhicule. Les problèmes d'échauffement rencontrés sur les précédents autobus GPL jadis disponibles sur le marché français devraient donc totalement disparaître. Le surcoût de la version GPL par rapport au NL 243 diesel avoisine les 35 000 euros.

180 MAN de 12 m dans le cadre du précédent appel d'offres. Les cent premiers ont été mis en service l'an passé, les quatre-vingt suivants sont livrés cette année. Dans la foulée, Neoman a donc aussi répondu à l'appel d'offres en cours...

Les tests de mercredi à Vannes vont servir à élaborer un guide de référence

Les pompiers domptent le GPL

Une trentaine de pompiers du Morbihan ont testé des techniques d'extinction de feux de voitures GPL, mercredi, sur l'aérodrome de Vannes-Meucon. Les données recueillies lors de ces manœuvres vont servir à élaborer un guide national de référence pour l'ensemble des pompiers du territoire français.

Mardi 8 h. Les tests ont lieu sur le terrain de l'aérodrome Vannes-Meucon. Une trentaine de pompiers sont mobilisés pour des exercices d'extinction de feu de voitures - carburant - au GPL (1). Dix véhicules vont être volontairement incendiés. La manœuvre vise à « collecter toutes les données possibles d'intervention en cas de feu de voiture au GPL », explique le commandant Delat de la direction de la Défense et de la Sécurité civile, organisateur de la journée. Ces notes opérationnelles seront recueillies dans un guide national de référence qui traduira, pour l'ensemble des pompiers du territoire français, les méthodes préconisées pour l'extinction de feux



Une trentaine de pompiers ont participé aux tests d'extinction de feux de voitures GPL, hier, sur l'aérodrome de Vannes-Meucon.

de voitures à l'air libre qu'elles soient GPL, essence ou diesel. « Pourquoi le Morbihan ? Il avance une expertise avancée dans le domaine. » Les techniques d'extinction sont testées dans le départe-

ment depuis environ quatre ans », indique le commandant Delaunay, chef du groupement de formation des pompiers du Morbihan. Le corps professionnel reste marqué par l'accident de Vénissieux en 1999, qui

avait coûté une jambe à un pompier. C'est l'explosion d'une voiture GPL qui était à l'origine de ce drame. « Nous cherchons à optimiser la sécurité des pompiers lors des interventions », insiste le commandant Delat. Il souligne des risques auxquels nous sommes tenus de nous adapter. « Pour d'ailleurs, l'intérêt est de redorer le blason du GPL. » Car les ventes de véhicules GPL en France stagnent, admet François-Xavier Degras du comité français butane propane. Comité qui a pris en charge une bonne partie des frais inhérents à ces tests.

Sophie MARÉCHAL

(1) Gaz de pétrole liquéfié. Le GPL est un mélange de butane et de propane.

(2) 180 000 véhicules GPL sont en circulation en France. Ce qui ne représente que 0,2 % du parc automobile. La France se retrouve ainsi très loin derrière l'Italie qui possède le parc automobile GPL le plus important en Europe, devant la Pologne, la Turquie...

Avec le Pacte, Butagaz veut instaurer une relation personnalisée avec les installateurs

Butagaz vient de démarrer une action commerciale de vaste envergure dont le but est de ressermer ses liens avec les installateurs. Sur un marché très disputé, celui de la citerne propane, le distributeur vise en effet à fidéliser les professionnels en leur apportant une palette de services collant au plus près de leurs besoins. "L'objectif du Pacte, c'est le nom de cette opération, est de faciliter le propane à l'installateur", explique Dominique Benito, responsable de la prescription chez Butagaz. Mais pas seulement. "Il s'agit aussi, en contrepartie des affaires qu'il nous apporte, d'aider le professionnel dans son travail quotidien et d'être le plus proche possible de lui au travers d'une relation privilégiée". Un méticuleux travail d'analyse a conduit Butagaz à identifier plusieurs profils d'installateurs, selon qu'ils sont plus ou moins actifs avec la marque, et à proposer à chacun un programme spécifique.

Des outils techniques et commerciaux

Trois différents Pactes ont ainsi été conçus : Avenir, Horizon et Premium. Le premier s'adresse aux entreprises de création récente ayant déjà travaillé avec la marque. Il contient entre autres outils "techniques" un manuel illustré sur la réglementation gaz, un annuel des prix pour aider à la réalisation des devis ainsi que la possibilité de souscrire un abonnement à une assistance technique téléphonique. Il offre également des services professionnels utiles

à une jeune entreprise (réalisation de papier à en-tête, cartes de visite, plaques de voitures etc.) ainsi que des offres en matière d'assurances et de locations de matériels. Côte loisirs, un catalogue permet de transformer les points accumulés en cadeaux, en matériel bureautique ou en outillage. Il prévoit également un abonnement à tarif préférentiel à l'installateur ainsi qu'à *Thermostat*, le journal de Butagaz. Le programme Horizon destiné aux entreprises réalisant de une à trois citernes par an, est sensiblement le même, à l'exception des outils spécifiques aux entreprises de création récente contenus dans le programme Avenir. Quant à Premium, destiné aux "VIP" de la marque (au moins quatre citernes par an), il récompense ces derniers en leur offrant une année d'abonnement gratuit au service d'assistance technique gaz par téléphone.

Chacun de ces trois Pactes prévoit une assistance juridique par téléphone ainsi que la mise à disposition d'un centre d'appel (0820 890 326). Démarrée en mai, cette opération se poursuivra tout l'été. Avec comme objectif de rencontrer et convaincre quelque 6500 installateurs.



PMG la nouvelle appellation des professionnels de l'entretien et du dépannage des appareils au gaz

Elle sera à l'entretien et au dépannage ce que l'appellation PGN est à l'installation des chaudières gaz. En préparation depuis longtemps sous le sceau d'une certaine confidentialité, l'appellation PMG - Professionnel Maintenance Gaz - est en passe de voir le jour. Une convention doit être signée ce mois de juin entre les différents acteurs concernés (Capeb, UCF, UNCP, Synasax, Gaz de France, Qualigaz...) pour une entrée en application dès 2005. Sur le même principe que l'appellation PGN, sa délivrance sera soumise à la réussite d'un examen, vraisemblablement calqué sur le modèle du QCM de l'habilitation gaz. Un PGN pourra être également PMG et vice

versa. Cette nouvelle appellation vise à offrir aux professionnels une reconnaissance officielle de leurs compétences en matière de service après-vente. Un enjeu d'importance à placer dans le contexte de deux enjeux futurs : l'ouverture des marchés de l'énergie d'une part, qui attisera sans nul doute les appétits de groupes spécialisés dans le service après-vente et, d'autre part, la directive européenne sur les performances énergétiques des bâtiments, qui prévoit une obligation d'entretien des chaudières. Le service reste donc plus que jamais une priorité. Aussi, on ne le répètera jamais assez, assurez l'entretien et le service après-vente de vos installations...

>Siraga, bénéfice net p/j 2003/2004 doublé à 0,37 M EUR

PAR 5, 13 JUL 2004 (AFP) - Le groupe français Siraga a enregistré sur l'exercice 2003/2004 (clôt fin mars) un bénéfice net par du groupe de 0,67 million d'euros, contre un résultat de 0,31 million d'euros un an plus tôt, a-t-il annoncé mardi.

Siraga, équipementier aéronautique et fabricant de machines pour centres de remplissage de bouteilles de gaz, affiche un résultat d'exploitation de 1,45 M EUR, en recul de 2% par rapport à l'exercice 2002/2003, selon un communiqué. Le chiffre d'affaires est en hausse de 3,5% à 38,81 M EUR.

L'exercice du groupe Siraga se caractérise par la stabilité de l'activité aéronautique mais surtout par la croissance de l'activité GPL, commente-t-il.

<arg id="181k" value="FR0000060170">SiRAGA</arg>
cabiz:rhf

AFP #130750 JUL 04



CFBP infos

N°6 Juillet 2004

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

Sommaire

■ Statistiques p 1

Données climatiques
Ventes de GPL en France
Evolution des prix internationaux
Installations neuves Propane

■ En bref p 4

Site internet du CFBP

■ Dans la presse p 5

Pour joindre le CFBP
E-mail : contact@cfbp.fr
Tél : 01 41 97 02 80
Fax : 01 41 97 02 89
Comité Français du Butane et du Propane
Tour Arago-Défense
5, rue Bellini
92806 Puteaux cedex

■ Statistiques

Données climatiques

En juillet 2004, la température moyenne s'établit à 19,6 °C, en baisse de 1,8 °C par rapport à juillet 2003.

	Juillet 2004	Juillet 2003
Température moyenne	19,6 °C	21,4 °C
Nombre de jours ouvrés	21	22
Degrés-jours (DJ)*		
Coefficient de rigueur**		
Degrés-jours cumulés		

* En été, l'Observatoire de l'Energie ne calcule pas de corrections climatiques. En juin, juillet, août, septembre, les DJU sont comptés à 0, le coefficient de rigueur à 1. Seule, la température moyenne est relevée.

** Le coefficient de rigueur résulte du rapport entre les degrés-jours constatés et les degrés-jours "normaux", calculés à partir des températures "normales" (moyenne trentenaire 1961-90), ce calcul étant pondéré par la répartition régionale des ventes de produits pétroliers ■ (source : Observatoire de l'énergie)

CHIFFRES-CLES JUILLET 2004

- Ventes GPLc juillet 04 vs juillet 03 : - 14 %

- Tarifs fuel domestique juillet 04 vs juillet 03 : + 22 %

- Tarifs propane vrac domestique juillet 04 vs juillet 03 : + 8 %

Ventes de GPL en France (en tonnes)

	MOIS			CUMUL		
	juil-04	juil-03	Variation	juil-04	juil-03	Variation
BUTANE						
Conditionné	32 945	35 032	- 6,0%	234 895	245 917	- 4,5%
Vrac	7 569	8 224	- 8,0%	68 487	72 211	- 5,2%
s/total butane	40 514	43 256	- 6,3%	303 382	318 128	- 4,6%
PROPANE						
Conditionné	13 718	14 339	- 4,3%	96 111	99 025	- 2,9%
Condi/carburant	5 942	6 440	- 7,7%	42 818	41 935	+ 2,1%
s/total conditionné	19 660	20 779	- 5,4%	138 929	140 960	- 1,4%
Vrac carburant	2 904	2 945	- 1,4%	20 180	19 235	+ 4,9%
Vrac 0 / 6t.	31 633	30 253	+ 4,6%	670 247	631 591	+ 6,1%
Vrac 6 / 12t.	7 005	7 386	- 5,2%	109 774	104 657	+ 4,9%
Vrac 0 / 12t	38 638	37 639	+ 2,7%	780 021	736 248	+ 5,9%
Vrac 12 / 80t	11 212	11 925	- 6,0%	168 752	167 419	+ 0,8%
Vrac 0 / 80t	49 850	49 564	+ 0,6%	948 773	903 667	+ 5,0%
Vrac > 80t	17 790	19 289	- 7,8%	197 870	201 670	- 1,9%
s/total vrac	70 544	71 798	- 1,7%	1 166 823	1 124 572	+ 3,8%
s/total propane	90 204	92 577	- 2,6%	1 305 752	1 265 532	+ 3,2%
GPLc/stations	14 981	17 448	- 14,1%	88 457	99 187	- 10,8%
Total conditionné	52 605	55 811	- 5,7%	373 824	386 877	- 3,4%
Total vrac	78 113	80 022	- 2,4%	1 235 310	1 196 783	+ 3,2%
TOTAL	145 699	153 281	- 4,9%	1 697 591	1 682 847	+ 0,9%
dont carburant	23 827	26 833	- 11,2%	151 455	160 357	- 5,6%

Evolution des prix internationaux (CIF ARGUS Propane)

	juillet 2004	juin 2004	Variation %
Moyenne mensuelle CIF ARGUS \$/tonne	367	352	+ 4 %

L'analyse de Djamel Elmestari (Butagaz)

La situation internationale très instable (Irak, Venezuela, Russie), ainsi que l'appétit chinois en énergie, continuent de favoriser la spéculation à la hausse des cours du brut. Avec un Brent dépassant 38\$ en moyenne sur le mois de Juillet, c'est sans surprise que le propane se retrouve propulsé à une moyenne spot proche des 370\$. En outre, les niveaux très bas des stocks américains de GPL ont contribué à la vigueur du propane, puisque l'arbitrage vers les USA a été ouvert une partie du mois. Au cours de la dernière décennie, jamais le propane n'avait été aussi cher au cœur de l'été : les niveaux actuels sont proches des valeurs hivernales les plus hautes, ce qui complique notablement les prises de décision stratégiques pour les différents acteurs du marché à l'approche de l'hiver 2004-2005. Seule note positive en ce mois de Juillet : des prix postés assez bas relativement au prix spot (BPAP à 305.5, Sonatrach à 307) et la vigueur de l'euro face au dollar (1.2266\$=1€) ont contrebalancé quelque peu les effets de la hausse rapide des cours des GPL. ■

Installations neuves Gaz Propane

	MOIS			CUMUL		
	juil-04	juil-03	Var %	2004	2003	Var %
Alsace	33	44	- 25%	232	236	- 2%
Aquitaine	152	167	- 9%	910	873	+ 4%
Auvergne	62	81	- 23%	346	386	- 10%
Basse-Normandie	50	61	- 18%	302	313	- 4%
Bourgogne	38	61	- 38%	231	266	- 13%
Bretagne	134	121	+ 11%	655	658	- 0%
Centre	96	128	- 25%	565	656	- 14%
Champagne-Ardenne	31	46	- 33%	178	194	- 8%
Corse	21	50	- 58%	266	158	+ 68%
Franche-Comté	34	62	- 45%	293	305	- 4%
Haute-Normandie	64	50	+ 28%	302	261	+ 16%
Ile-de-France	39	37	+ 5%	210	181	+ 16%
Languedoc-Roussillon	96	104	- 8%	482	514	- 6%
Limousin	39	36	+ 8%	185	224	- 17%
Lorraine	34	40	- 15%	235	281	- 16%
Midi-Pyrénées	144	162	- 11%	836	807	+ 4%
Nord-Pas-de-Calais	46	49	- 6%	314	262	+ 20%
Pays de la Loire	128	137	- 7%	665	684	- 3%
Picardie	64	79	- 19%	385	331	+ 16%
Poitou-Charentes	81	86	- 6%	468	423	+ 11%
Provence-Alpes-Côte d'Azur	130	109	+ 19%	734	652	+ 13%
Rhône-Alpes	216	246	- 12%	1394	1203	+ 16%
TOTAL	1732	1956	- 11%	10188	9868	+ 3%

Statistiques CCI installations Propane neuves ■ (source Qualigaz)

■ En bref ...

Site internet du CFBP

Le site du CFBP vient d'être complètement remanié.

Les changements portent d'abord sur le graphisme, refait selon la nouvelle charte graphique du CFBP.

L'ergonomie et les contenus ont également été renouvelés : des raccourcis sur la page d'accueil pour un accès plus rapide aux informations, des liens plus nombreux avec les sites des distributeurs, des industriels associés et des organismes intéressant la filière, un sommaire plus détaillé pour la rubrique « GPL carburant ».

Autre nouveauté : l'ouverture d'une rubrique réservée aux adhérents qui pourront avoir accès à des informations spécifiques téléchargeables.

A terme, le site du CFBP pourra servir de portail pour la profession en regroupant l'essentiel des informations utiles pour une meilleure compréhension de nos métiers.

<http://www.cfbp.fr>

■ Dans la presse

- GPL, Butagaz y croit encore, L'Automobile et L'Entreprise, 01/07/2004
- Carburant : le GPL n'est pas mort, Flottes Automobiles, 01/07/2004
- Véhicules propres : énergies alternatives : les mairies s'engagent, Flottes Automobiles, 01/07/2004
- Daewoo : coup de pouce au GPL, L'Argus de l'automobile, 12/08/2004

GPL, **Butagaz y croit encore !**

*Un temps malmené par
l'actualité et les médias,
puis oublié de tous, le GPL a bien
du mal à redresser la tête.
Pourtant, Butagaz ne baisse
pas les bras et se démène pour
ce carburant propre.*

Nicolas Dembreville

Promis à un très brillant avenir au début des années 90, le GPL s'est vu fauché dans son envol par les accidents mettant en cause des réservoirs sans soupape de sécurité. Butagaz continue pourtant à croire en ce carburant alternatif, écologique et bon marché. En juin dernier, le groupe a organisé son premier forum des collectivités locales qui s'est déroulé dans les Yvelines. Durant deux jours, les invités ont reçu moult informations sur ce carburant. Cette rencontre a également permis de nombreux échanges entre participants. Il faut dire que le GPL trouve grâce aux yeux de nombreuses communes et notamment des villes de Nantes, La Rochelle, Poitiers, Paris, Strasbourg ou Amiens qui disposent dans leur parc de véhicules fonctionnant avec ce type de combustible.

Mégane et Scénic GPL à la rentrée

Une vingtaine de collectivités locales ont donc répondu présent pour ce premier rendez-vous qui comportait aussi bien des ateliers techniques, que des séances d'essais de véhicules. Parmi ces invités, figuraient



Butagaz soutient les recherches visant à transformer une Toyota Prius pour un fonctionnement au GPL. Une tentative fort intéressante qui, si elle débouche, ferait de ce véhicule l'un des plus écologiques du monde. Une Prius de ce type serait en effet, encore moins polluante et verrait sa facture carburant nettement réduite. Si la fiabilité est au rendez-vous, on n'est pas loin de la voiture idéale.



aussi bien des communes déjà passées au GPL que des prospects néophytes. Les gestionnaires de parc ont pu questionner à leur gré les spécialistes dépêchés par Butagaz. Ce rendez-vous a débouché sur des promesses de commandes. Une ville a notamment prévu d'acheter une quarantaine de véhicules GPL sous peu. Et deux autres localités pourraient également acquérir des véhicules à court terme. Cette première rencontre a rempli, semble-t-il, les espoirs placés en elle par l'organisateur. D'autres forums devraient donc être organisés assez rapidement. Butagaz affirme être confiant en l'avenir. À la rentrée, en effet, Renault devrait lancer la Mégane et le Scénic en version GPL, ce qui permettrait à ce carburant de toucher une large clientèle. ●



Carburant

Une étude comparative présentée par le Comité français du Butane et du Propane (CFBP) montre que les véhicules roulant au GPL pourraient être en conformité avec les futures normes de pollution Euro 4 applicables à la fin de cette année.

Le GPL n'est pas mort !

Troisième carburant automobile utilisé dans le monde, le GPL, malgré son prix à la pompe inférieur de 30 % au gazole et de 50 % à l'essence sans plomb, reste confiné à seulement 200 000 utilisateurs en France dont 85 % de particuliers.

Il faut dire que les efforts qui sont prodigués depuis plusieurs années pour ancrer l'utilisation de ce carburant dans les pratiques des automobilistes ont souvent été voués à l'échec ou annihilés par les événements.

Ainsi, après une lente phase de démarrage due à la faiblesse du réseau de distribution GPL constitué désormais de 2000 stations dont 300 sur autoroute, c'est l'absence de modèles dans les gammes des constructeurs qui a bloqué l'essor de ce carburant. Aujourd'hui encore, dans l'industrie automobile, la mobilisation en faveur du GPL reste discrète au regard de l'engouement que suscite le marché des véhicules diesel.

Même les mesures fiscales d'aide à l'investissement en véhicules propres développées par l'Etat n'ont pas, par la suite, provoqué un sursaut des ventes auprès des particuliers comme des entreprises. Il faut dire que les accidents de Vénissieux et de Mitry-Mory ont engendré un surcroît de méfiance et pesé alors lourdement sur l'image de ce nouveau carburant.

Le GPL sur la sellette ?

Aussi, en septembre dernier, les propos de Roselyne Bachelot, alors ministre de l'Environnement, ont suscité l'émoi du CFBP. A propos de l'entrée en vigueur en 2005 de la

norme Euro 4, l'ancienne ministre a déclaré : « il est peu probable que les constructeurs pourront faire homologuer des véhicules GPL. La filière devrait disparaître d'elle-même à compter de 2005 ». De telles déclarations, alors que 4 millions de véhicules GPL roulent en Europe, ont provoqué aussitôt des réactions en chaîne dans les milieux concernés. Mais ce coup de semonce donné par la ministre aura permis d'une certaine façon de relancer le débat sur l'intérêt du GPL comme un carburant alternatif et comme une solution crédible contre les émissions polluantes. C'est à cette épreuve que les responsables du CFBP se sont essayés, tentant de démontrer, chiffres à l'appui, les atouts majeurs du GPL et surtout sa conformité avec la Norme Euro4 en matière de pollution. Ainsi, au Comité français du butane et du propane, Joël Pedessac, Directeur général, a mis en perspective les résultats de la première étude scientifique européenne, qui compare les émissions polluantes de véhicules, diesel, essence et GPL.

10 modèles de véhicules (homologués Euro III) européens représentatifs du marché ont été retenus (1). Il en ressort que les moteurs GPL rejettent 20 fois moins de Nox que les moteurs diesel. De même, pour les véhicules GPL, quel que soit le cycle comparé (urbain, mixte, autoroutier), les émissions de CO2 restent nettement plus faibles que ceux des véhicules essence et comparables à ceux des véhicules diesel.

Toutefois, un bémol en ce qui concerne les émissions de monoxy-

de de carbone (CO). Ces dernières s'avèrent plus élevées sur des véhicules fonctionnant au GPL, mais inférieures à celles des motorisations à essence dans le cas des hydrocarbures imbrûlés (HC). Enfin, dans le domaine des émissions d'Oxyde d'Azote, le GPL se montre là beaucoup moins polluant que les autres carburants.

Un renouvellement des aides fiscales ?

Les résultats de cette étude européenne font apparaître bien des vertus au GPL, puisqu'il s'avère, dans bien des cas, supérieurs aux autres carburants et, au pire, comparable aux carburants traditionnels. Toutefois des nuances de taille seraient sans doute à apporter, si lors d'une prochaine étude étaient incorporés à ses tests, des véhicules dotés d'une motorisation de type HDI équipée de filtre à particules. En attendant, le GPL va devoir à nouveau inverser la tendance et se débarrasser de l'image négative qui lui colle à la peau. L'arrivée de nouveaux modèles dans la gamme GPL des constructeurs devrait y contribuer même si ceux-ci auront du mal à s'imposer sur un marché composé à 67 % de ventes de véhicules diesel. Surtout, il faudra attendre la décision de renouvellement des aides fiscales des Pouvoirs publics pour l'achat de véhicules propres, lesquelles se terminent fin 2005.

Gilles Cowan

(1) Nissan Primera, Opel Astra, Opel Vectra, Opel Combo, Peugeot 406, Peugeot 307 HDI avec FAP, Renault Scénic, Renault Kangoo, Volvo V40, Volvo V70

Véhicules propres

Energies alternatives : les mairies s'engagent

Montée en puissance des énergies propres et meilleur respect de la loi sur l'Air de 1996. Le créneau de l'écologiquement correct se développe, plus dynamisé par le capital image qu'il procure que par les coups de pouce de l'Etat.

En 1996, le gouvernement votait la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie faisant obligation aux collectivités territoriales lors des renouvellements d'acquérir 20 % de leur parc en véhicules propres, roulant au gaz naturel de ville, à l'électricité ou au GPL. Certains Conseils régionaux aidèrent les communes comme par exemple le Conseil régional d'Ile de France auprès de la commune de Clamart (92) à hauteur de 10 000 euros pour l'acquisition de cinq véhicules fonctionnant au GPL.

« Il nous paraît nécessaire de participer à la dépollution par les transports », explique Gilles Cavagna, responsable du secteur énergie à Clermont-Ferrand. C'est ainsi qu'en 2001, la ville auvergnate a fait évaluer et analyser ses véhicules en partenariat avec l'Adhume, émanation locale de l'Ademe, agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie. « Notre objectif était de rechercher une gestion optimisée de notre flotte, de rajeunir le parc pour éliminer les véhicules les plus vieux, souvent les plus polluants et les plus coûteux et d'acquérir des véhicules propres avec un seuil ambitieux : 50 % du parc carburant au GPL ou à l'électricité d'ici 2007 ». La logique veut qu'une voiture de quinze ans pollue autant que vingt modèles contemporains.

La voiture à la carte...

Non contente de participer à la semaine « En ville sans ma voiture »,

organisée par les communes en septembre, Strasbourg a choisi en 2001 la solution originale de l'autopartage ou location à l'usage pour une demi-heure, une heure, la journée ... pour quelques agents. La ville pense, de façon un peu exagérée (enthousiaste), qu'une voiture partagée sur du long terme évite de recourir à l'achat de dix véhicules supplémentaires.

Jean-Baptiste Schmider est Directeur de la société coopérative Auto'trement, initiatrice des voitures à la carte : « La communauté urbaine nous a aidés à mettre en place le système et nous avons aussi pu créer une formule d'abonnement valable sur le réseau de transport urbain et sur Auto'trement ». Puisque la voiture en ville ne roule que 5 % de son temps pour un kilométrage largement inférieur à 12 000 kilomètres, il revient bien moins cher de la louer en fonction de l'usage. A la rentrée de septembre 2004, le Conseil régional alsacien et Auto'trement devraient développer une formule d'abonnement « train + autopartage » avec des parcs relais à la sortie des gares. La ville d'Illkirch a également choisi d'avoir à disposition en semaines trois véhicules, qui, le week-end, sont utilisés par les autres usagers d'Auto'trement. A Marseille, les 125 adhérents de Autopartage Provence se partagent neuf voitures. « Les changements de pratiques prennent du temps », explique le gérant Yvon Roche, qui espère intéresser bientôt

la ville de Marseille et la communauté d'agglomération.

La Rochelle est montée d'un cran dans ses exigences avec une régie des transports qui propose au public une location de voiture électrique sans réservation à 10 euros la demi-journée et 16 euros la journée. 32 000 kilomètres ont été parcourus en 2003 pour 1 600 prêts.

L'électricité en panne

Les communes cherchent à optimiser l'écologiquement correct. La voiture communautaire, en rodage, est promise à un bel avenir tandis que le GPL semble se généraliser. Ainsi, Nice, la cinquième ville de France, gère 11 lots de voitures. Le parc municipal compte 680 véhicules (dont 260 deux roues). « Nous dépassons les seuils de renouvellement fixés par la loi sur l'Air », indique Philippe Ellena, en charge du parc automobile de la municipalité. Deux lots GPL, 30 véhicules par an en tourisme et 25 en utilitaires, sont renouvelés en GPL cette année et les autres véhicules le sont au fur et à mesure des renouvellements, tous les trois ans pour les voitures officielles et tous les quatre ans pour les voitures de service. De son côté, Lille compte 150 véhicules propres sur ses 380 véhicules. Cette orientation a été prise bien avant la loi sur l'air. Pourtant, les gestionnaires de flottes municipales ne sont pas très enthousiasmés par l'offre des constructeurs. Les griefs portent surtout sur les véhicules électriques. « Nice avait démarré avec une flotte de véhicules électriques, mais la ville, écrasée entre mer et collines, entraîne de multiples montées et descentes. Pour des questions à la fois de coût, de problème de recyclage des batteries et d'autonomie, nous avons réduit à deux le nombre de

véhicules électriques dans le parc », précise Philippe Ellena.

Clermont-Ferrand possède davantage de voitures et de scooters électriques, mais reconnaît qu'avec une autonomie de 40 à 70 kilomètres en moyenne, ces véhicules ne peuvent convenir que pour des trajets moyens. Lille compte neuf véhicules électriques sur les 150 VUL propres et rencontre les mêmes problèmes avec les interruptions de service : « Une batterie a besoin d'être chargée et déchargée à fond pour des effets de charge et des effets mémoire », explique Pierre-Louis Flament, responsable du parc automobile de la ville. De peur de tomber en panne, les utilisateurs ne les rechargent pas à bon escient ». Sur ses 500 véhicules immatriculés, Montpellier roule propre avec 39 véhicules carburant au GPL et 34 au GNV. Mais la ville ne dispose pas de véhicule électrique. Pourtant, certains croient à l'électrique. Ainsi, La Rochelle a mis en place le système Liselec. Disponible depuis sept stations moyennant 5,50 euros d'abonnement mensuel, ce service permet aux Rochelais de faire des courses en voitures électriques. La flotte comprend 50 voitures.

Une orientation que devrait suivre également Orléans qui répondra via l'électrique l'hiver prochain à la loi sur l'Air. « Si la mise en œuvre du GPL ou du GNV semble un peu complexe, l'électrique peut convenir à nos agents, leurs déplacements se faisant sur de courtes distances, essentiellement à l'intérieur de l'agglomération », explique Marie-Louise Coquillaud, Directrice générale adjointe de la communauté d'agglomération d'Orléans.

Vers un nouveau GPL ?

« L'offre des constructeurs en matière de véhicules GPL de série est restreinte d'où un surcoût conséquent », explique Gilles Cavagna. La flotte globale de Clermont-Ferrand est de 300 véhicules pour 2 500 agents. A Lille,

indique Pierre-Louis Flament, « pour le GPL, ce sont des véhicules essence que l'on transforme. D'où des surcoûts, des problèmes de réservoirs trop petits, de roues de secours, sans compter les quatre changements de normes de pollution depuis la sortie du GPL et les coûts de mises à niveau et donc de livraison des constructeurs ».

Les gestionnaires de parc attendent des formules hybrides en bicarburant, avec un petit réservoir à essence de 10 litres et le reste en GPL. Ils attendent sans plus trop y croire également la défiscalisation annoncée du GPL. Mais ils dénoncent aussi le manque de mécaniciens formés pour ces véhicules et les délais d'attente de quinze jours à deux mois selon la région.

Mise en pool

Sur le site des services où travaillent 200 employés communaux clermontois, le schéma organisationnel a été modifié : « Auparavant, les véhicules étaient affectés par service, voire par agent. Aujourd'hui, à travers un outil de distribution des clefs, nous offrons les véhicules à plus d'agents sans avoir à augmenter le parc », poursuit Gilles Cavagna. La mutualisation des véhicules, Nice l'applique sur une dizaine de véhicules avec réservation par e-mail l'avant-veille. Généralement, ces véhicules en pool sont destinés à de courts services ne nécessitant pas une immobilisation sur une longue plage horaire. Orléans et Lille ont à l'étude la mise en pool pour faire face aux demandes en augmentation. « L'intérêt du pool est de pouvoir mutualiser les véhicules. Cela suppose d'avoir un parc de stationnement d'une part, et qu'il soit suffisamment étendu. Ensuite, une personne à plein temps doit être engagée pour vérifier lors de la restitution que le véhicule n'a fait l'objet d'aucun accident ni incident, que le véhicule est bel et bien rendu... », explique Michel Irigoien, Directeur de l'énergie et des moyens techniques à la mairie de Montpellier. Le chef-lieu

de l'Hérault préfère nommer un responsable par véhicule même si ce dernier est pris en main par plusieurs utilisateurs. Tous les ans, Manuel Vassallo, chef de parc automobile et Michel Irigoien envoient une note de service aux agents pour les inciter à adopter la conduite apaisée, pour limiter les accidents, l'usure du véhicule et la consommation énergétique. Mesure efficace : entre 1995 et 2003, la consommation de carburant de la ville de Montpellier a diminué de 524 m³ à 384 m³ (384.000 litres). « Un succès que l'on doit aussi aux nouvelles motorisations diesel à injection directe haute pression ».

Une volonté affichée

Montrer l'exemple aux concitoyens, c'est dans cette démarche que s'inscrivent les communes. « Il faut bien se dire qu'il n'y a pas d'économie budgétaire possible avec le GPL ou l'électrique. Si on arrive à équilibrer par rapport au diesel, c'est déjà bien », explique Pierre-Louis Flament à Lille, qui a renoncé aux aides de l'Etat, en l'occurrence de l'Adème pour les communes. « Les dossiers sont trop complexes à monter et demandent une anticipation d'au moins un an ».

En théorie, les aides de l'Etat se renforcent pour les quatre prochaines années, le gouvernement ayant débloqué près de 40 millions d'euros sur cinq ans, attribués à la R&D des constructeurs et en aides directes à l'achat, à raison de 3 000 à 4 000 euros par voiture propre.

Reste que le parc français de véhicules propres pèse moins de 1 % du total des véhicules (35 millions de voitures). 210 000 véhicules fonctionnent au GPL, 4 500 au GNV, 5 000 à l'électricité et environ 200 en hybride (moteur électrique et thermique). Les communes affichent leur fibre planétaire. Mais de là à conclure à un marché juteux pour les constructeurs... (AMP)

LE COIN DES AFFAIRES



DAEWOO Coup de pouce au GPL.

Sur l'ensemble de sa gamme fonctionnant au GPL, le constructeur coréen offre, en plus du crédit d'impôt de 1 525 € consenti par l'Etat, des primes allant de 2 800 à 3 000 €. Les tarifs du Rezzo débutent ainsi à 14 175 €, soit un rabais de 17% par rapport au prix catalogue, aide de l'Etat comprise. La nouvelle Lacetti (photo) est, elle, proposée à 12 775 € (soit -19%), la Kalos à 10 675 € (soit -21%) et la Nubira à partir de 13 075 € (soit -18%). Enfin, la berline familiale Evanda s'affiche à 19 375 € (soit -13%).

Jusqu'au 30 septembre.



CFBP infos

N°7 Août 2004

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

Sommaire

- Statistiques p 1
 - Données climatiques
 - Ventes de GPL en France
 - Evolution des prix internationaux
 - Installations neuves Propane
- Actualités techniques et réglementaires p 4
- En bref p 5
- Dans la presse p 6

Pour joindre le CFBP
E-mail : contact@cfbp.fr
Tél : 01 41 97 02 80
Fax : 01 41 97 02 89
Comité Français du Butane et du Propane
Tour Arago-Défense
5, rue Bellini
92806 Puteaux cedex

■ Statistiques

Données climatiques

En août 2004, la température moyenne s'établit à 20,0°C, en baisse de 4,1°C par rapport à août 2003.

	Août 2004	Août 2003
Température moyenne	20,0°C	24,1°C
Nombre de jours ouverts	22	20
Degrés-jours (DJ)*		
Coefficient de rigueur**		
Degrés-jours cumulés		

* En été, l'Observatoire de l'Energie ne calcule pas de corrections climatiques. En juin, juillet, août, septembre, les DJU sont comptés à 0, le coefficient de rigueur à 1. Seule, la température moyenne est relevée.

** Le coefficient de rigueur résulte du rapport entre les degrés-jours constatés et les degrés-jours "normaux", calculés à partir des températures "normales" (moyenne trentenaire 1961-90), ce calcul étant pondéré par la répartition régionale des ventes de produits pétroliers ■ (source : Observatoire de l'énergie)

CHIFFRES-CLES AOÛT 2004

- Total des ventes août 04 vs août 03 : + 12 %
- Moyenne CIF ARGUS août 04 : 425 \$/t

Ventes de GPL en France (en tonnes)

	MOIS			CUMUL		
	août-04	août-03	Variation	août-04	août-03	Variation
BUTANE						
Conditionné	35 440	30 977	+ 14,4%	270 335	276 894	- 2,4%
Vrac	6 072	4 810	+ 26,2%	74 559	77 021	- 3,2%
s/total butane	41 512	35 787	+ 16,0%	344 894	353 915	- 2,5%
PROPANE						
Conditionné	13 979	12 184	+ 14,7%	110 090	111 209	- 1,0%
Condi/carburant	4 899	4 393	+ 11,5%	47 717	46 328	+ 3,0%
s/total conditionné	18 878	16 577	+ 13,9%	157 807	157 537	+ 0,2%
Vrac carburant	2 049	1 965	+ 4,3%	22 229	21 200	+ 4,9%
Vrac 0 / 6t.	34 363	28 552	+ 20,4%	704 610	660 143	+ 6,7%
Vrac 6 / 12t.	7 611	6 471	+ 17,6%	117 385	111 128	+ 5,6%
Vrac 0 / 12t	41 974	35 023	+ 19,8%	821 995	771 271	+ 6,6%
Vrac 12 / 80t	11 664	10 706	+ 8,9%	180 416	178 125	+ 1,3%
Vrac 0 / 80t	53 638	45 729	+ 17,3%	1 002 411	949 396	+ 5,6%
Vrac > 80t	14 765	13 991	+ 5,5%	212 635	215 661	- 1,4%
s/total vrac	70 452	61 685	+ 14,2%	1 237 275	1 186 257	+ 4,3%
s/total propane	89 330	78 262	+ 14,1%	1 395 082	1 343 794	+ 3,8%
GPLc/stations	14 813	15 980	- 7,3%	103 270	115 167	- 10,3%
Total conditionné	54 318	47 554	+ 14,2%	428 142	434 431	- 1,4%
Total vrac	76 524	66 495	+ 15,1%	1 311 834	1 263 278	+ 3,8%
TOTAL	145 655	130 029	+ 12,0%	1 843 246	1 812 876	+ 1,7%
dont carburant	21 761	22 338	- 2,6%	173 216	182 695	- 5,2%

Evolution des prix internationaux (CIF ARGUS Propane)

	août 2004	juillet 2004	Variation %
Moyenne mensuelle CIF ARGUS \$/tonne	425	367	+ 16 %

L'analyse d'Alexandre Vigouroux (Primagaz)

Tous les records sont battus !

Dans un contexte politico-militaro-économique toujours plus instable, le baril a frôlé la barre des 50\$ sur la deuxième moitié du mois d'août. En effet, les troubles sociaux au Venezuela, principal fournisseur de pétrole des Etats-Unis, la situation militaire incontrôlable en Irak et la santé financière catastrophique de Loukos, un des plus gros producteurs russes ont poussé le baril toujours plus haut, face à une demande toujours très présente et des stocks pétroliers exceptionnellement bas.

Dans ces conditions, rien d'étonnant à voir le Propane atteindre les 450 \$/t autour du 20 pour finir autour de 425 \$ en moyenne mensuelle. Les prix postés BPAP et SH avaient déjà donné la tendance avec une augmentation de 60 à 70 \$ par rapport au mois de juillet.. ■

Installations neuves Gaz Propane

	MOIS			CUMUL		
	août-04	août-03	Var %	2004	2003	Var %
Alsace	39	20	+ 95%	271	256	+ 6%
Aquitaine	112	114	- 2%	1022	987	+ 4%
Auvergne	48	40	+ 20%	394	426	- 8%
Basse-Normandie	23	29	- 21%	325	342	- 5%
Bourgogne	30	27	+ 11%	261	293	- 11%
Bretagne	51	35	+ 46%	706	693	+ 2%
Centre	60	44	+ 36%	625	700	- 11%
Champagne-Ardenne	20	15	+ 33%	198	209	- 5%
Corse	10	14	- 29%	276	172	+ 60%
Franche-Comté	30	23	+ 30%	323	328	- 2%
Haute-Normandie	25	32	- 22%	327	293	+ 12%
Ile-de-France	25	11	+ 127%	235	192	+ 22%
Languedoc-Roussillon	63	47	+ 34%	545	561	- 3%
Limousin	24	25	- 4%	209	249	- 16%
Lorraine	32	30	+ 7%	267	311	- 14%
Midi-Pyrénées	117	96	+ 22%	953	903	+ 6%
Nord-Pas-de-Calais	36	16	+ 125%	350	278	+ 26%
Pays de la Loire	63	28	+ 125%	728	712	+ 2%
Picardie	40	28	+ 43%	425	359	+ 18%
Poitou-Charentes	47	36	+ 31%	515	459	+ 12%
Provence-Alpes-Côte d'Azur	85	62	+ 37%	819	714	+ 15%
Rhône-Alpes	114	98	+ 16%	1508	1301	+ 16%
TOTAL	1 094	870	+ 26%	11 282	10 738	+ 5%

Statistiques CCI installations Propane neuves ■ (source Qualigaz)

■ Actualités techniques et réglementaires

Interdiction de circulation des véhicules de transport de matières dangereuses : modification de l'arrêté du 10 janvier 1974

L'arrêté du 13 juillet 2004 publié au Journal officiel du 23 juillet 2004 modifie l'arrêté du 10 janvier 1974 relatif aux interdictions de circulation des véhicules de transport de matières dangereuses.

Voici les principales dispositions de cet arrêté :

Règle générale (Art.1)

Le transport par route de toutes matières dangereuses par les véhicules soumis à la signalisation orange prescrite au 5.3.2 de l'ADR est interdit sur l'ensemble du réseau routier les dimanches et jour fériés, de 0 heure à 24 heures, ainsi que les samedis et les veilles de jours fériés à partir de 12 heures.

(Art.1bis)

I. En période estivale, durant cinq samedis, le transport par route de toutes matières dangereuses par les véhicules mentionnés à l'article 1er est interdit, sur l'ensemble du réseau, de 7 heures à 24 heures ainsi que le dimanche de 0 heure à 24 heures.

Un arrêté du ministre de l'intérieur et du ministre chargé des transports précise chaque année ces dates d'interdiction de la circulation.

II. En période hivernale, pendant quatre samedis, la circulation de cette même catégorie de véhicules est interdite de 7 heures à 24 heures ainsi que de 0 heure jusqu'à 24 heures le dimanche sur le réseau « Rhône-Alpes ».

Un arrêté du ministre de l'intérieur et du ministre chargé des transports précise pour chaque année ces dates d'interdiction de circulation ainsi que les sections concernées du réseau « Rhône-Alpes ».

Dérogation générale (Art.2)

Une dérogation générale est accordée :

- les samedis et veilles de jours fériés jusqu'à 20 heures pour les transports de livraison d'hydrocarbures gazeux en mélange liquéfié, N.S.A., n° ONU 1965 et de produits pétroliers ayant pour n° ONU 1202, 1203, 1223 et de carburant aviation classé sous les n° ONU 1268 et 1863.

- en toute période pour les transports :

- [...]

- d'hydrocarbures gazeux en mélange liquéfié, N.S.A., n° ONU 1965 ou de produits pétroliers ayant pour n° ONU 1202, 1203, 1223 nécessaires au déroulement de compétitions sportives régulièrement autorisées.

Cette dérogation générale est étendue lorsque la période d'interdiction atteint ou dépasse deux jours et demi, à la matinée des deux derniers jours entre 4 heures et 12 heures.

Autorisations exceptionnelles temporaires (Art.3)

Elles peuvent être délivrées par les Préfets de département en cas de nécessité de livrer, sur justification et dans des cas particuliers.

En savoir plus :

JO n° 169 du 23 juillet 2004 page 13217

<http://www.legifrance.gouv.fr>

<http://www.bison-fute.equipement.gouv.fr> (Espace transporteurs - Réglementation et restrictions de circulation)

Agrément de distribution publique

Après Primagaz et Antargaz en 2003, Butagaz, Totalgaz et Vitogaz ont obtenu cet été l'agrément de distributeur public de gaz.

Conformément au décret du 12 avril 1999 qui fixe les conditions à respecter, et sur la base du « Mémoire des activités de conception, de construction, d'exploitation et de maintenance des réseaux de distribution publique de gaz combustible, notamment propane » du CFBP, ces sociétés ont obtenu cet agrément qui leur permettra de répondre à des appels d'offres de collectivités locales pour la distribution de gaz sous délégation de service public.

Coque béton Butagaz

Le Conseil Supérieur des Installations Classées a donné un avis favorable au dossier présenté par Butagaz sur le site d'Aumale. Ce dossier propose une solution différente de la mise sous talus pour améliorer la sécurité des stockages de GPL en sphère aérienne : la protection d'un stockage de GPL par une enveloppe en béton ouverte.

Dépôt relais Sigalnor

Le centre emplisseur Totalgaz d'Hauconcourt (57) a cessé son activité d'emplissage de bouteilles. A compter du 1^{er} octobre 2004, il devient dépôt relais et passe sous le contrôle de Sigalnor. Totalgaz devient actionnaire de Sigalnor. Il reste base lourde au sens de la Convention d'Assistance Technique signée entre le CFBP et la Direction de la Sécurité Civile.

■ En bref ...

Mondial de l'Automobile

Dans le cadre du « Mondial de l'Automobile » qui se tiendra du 25 septembre au 10 octobre 2004, le CFBP supportera l'effort de promotion de l'énergie GPL aux côtés du constructeur Daewoo, en fournissant notamment une borne d'information sur les avantages du GPL carburant.

Espace « Décllic GPL »

Le CFBP organise, en marge du « Mondial de l'Automobile », une opération de promotion du GPL carburant au cours de laquelle sera exposée, en avant-première mondiale, une voiture hybride GPL - électrique.
L'espace « Décllic GPL » sera installé sur le Parvis de la Défense, du 7 au 9 octobre 2004.
Accueil de 9 h à 19 h 30.

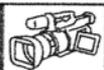


■ Dans la presse

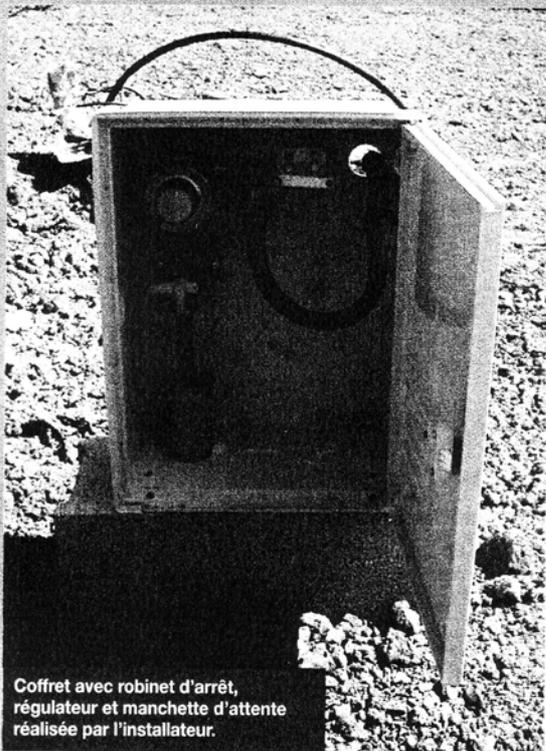
- Un camping passe au gaz propane en réseau, L'Installateur, N°639, septembre 2004, pages 48-49.
- Carrefour-Lingostière : le GPL est arrivé, Nice-Matin, 01/09/2004.
- L'Etat fait le ménage dans son parc automobile, Le Parisien, 04/09/2004, page 8.

l'installateur

> reportage



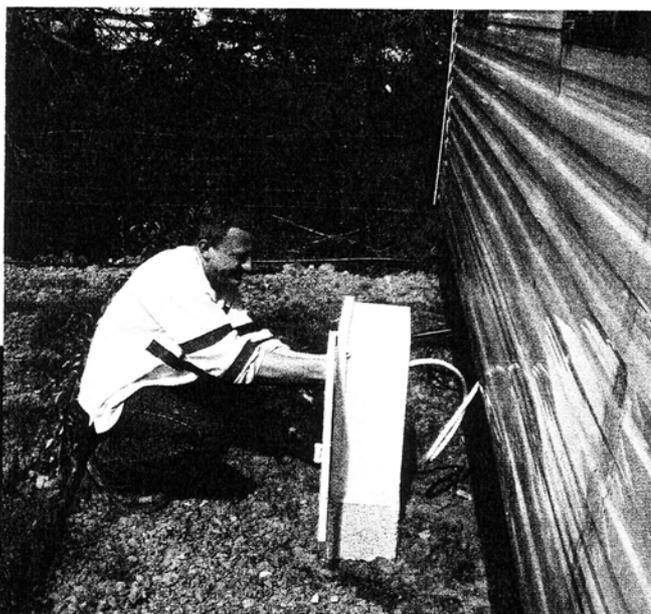
Un camping passe au gaz **Finie la**



Coffret avec robinet d'arrêt, régulateur et manchette d'attente réalisée par l'installateur.

Au camping La Carabosse, dans l'Hérault, on vient de dire définitivement adieu à la bouteille... de gaz.

En passant au gaz propane en réseau, ce centre de vacances tire un trait sur ses problèmes d'approvisionnements, de manutention et de stockage.



Chaque mobile-home est raccordé au coffret par un flexible à embouts mécaniques

Camping mais aussi complexe aquatique renommé, la Carabosse offre 900 emplacements de mobile-homes à 600 mètres des plages de Vias, dans l'Hérault. Pour les besoins de cuisson et de production d'eau chaude sanitaire, chaque foyer nécessitait jusqu'alors deux bouteilles de gaz, soit, en tenant compte d'une réserve tampon, 3000 bouteilles présentes en permanence sur le site. C'est pour s'affranchir des problèmes de ravitaillement et de gestion des stocks, mais aussi par souci d'une plus grande

sécurité, que les propriétaires de ce centre de vacances ont décidé de passer au gaz en réseau, avec une alimentation directe de chaque emplacement.

A défaut de raccordement au réseau du gaz naturel, quatre citernes de propane de 3,2 tonnes chacune (Primagaz) ont été installées. Lors des pics de consommation, en période estivale, leur remplissage s'effectue au minimum une fois par semaine. La mise en place des canalisations enterrées, réalisée par une entreprise de génie civil, s'effectue progressivement.

Une nouvelle tranche de 101 emplacements, la quatrième, vient juste d'être achevée. Toute

la partie aérienne, c'est-à-dire la pose et le raccordement du coffret sur l'arrivée gaz, a été réalisée par l'entreprise ABCS, de Ruben Alzina et Brunel Josselin. Une entreprise locale hautement spécialisée dans les installations de gaz, dont chacun des 5 membres a passé avec succès les tests de l'habilitation gaz.

Leur tâche a également consisté à raccorder les coffrets au mobile home au moyen de flexibles garantis 10 ans et à contrôler l'étanchéité de l'installation et le bon fonctionnement des appareils. A l'intérieur, chaque mobile home est équipé d'un chauffe-bain, d'une plaque de cuisson et pour certains, d'appareils de chauffage radiants.



propane en réseau bouteille !

Haven
Europe

La ****
Carabasse



Toute l'équipe de ABCS. De gauche à droite : Brunel Josselin, Olivier Martinez, Ruben Alzina, Sébastien Garcia, Wilfried Tessonier

Tous les employés ont réussi le test PGN-PGP

Ruben Alzina a créé sa propre entreprise en 1998 après une longue expérience de maintenance industrielle. Puis il a enseigné à l'AFPA de Nîmes avant de se mettre à son compte.

Au marché de la plomberie passablement encombré, il préfère celui des installations de gaz et se spécialise d'emblée sur le créneau des ERP, de l'hôtellerie et de la petite industrie. Sans pour autant négliger le secteur domestique et notamment les

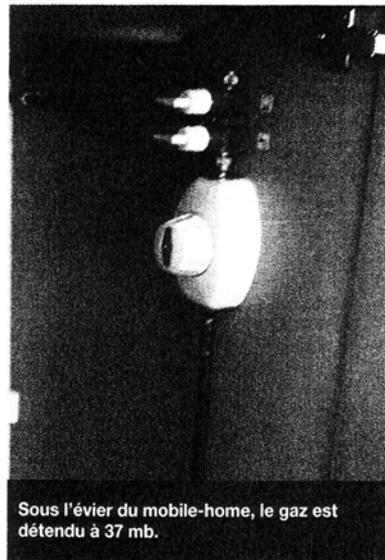
installations de chauffage individuel. Ne souhaitant pas se lancer lui-même dans le sanitaire, il s'associe il y a trois ans avec un confrère, Brunel Josselin, pour donner naissance à ABCS Sarl. Intransigent, voire pointilleux (ce sont ses confrères qui le disent !), il a une obsession : le respect de la réglementation et des normes. Pour s'en convaincre, il a fait passer le test de l'habilitation gaz à chacun de ses employés. Avec succès.

Une question d'organisation...

Depuis la citerne, le gaz propane est envoyé dans une armoire de distribution dans laquelle se trouvent deux détendeurs à sécurité de 400 kg/h chacun. Le propane est ensuite distribué à 1,5 bar par des canalisations de 110 mm puis des dérivations de 63 mm et enfin des piquages de 25 mm jusqu'aux coffrets. Ces derniers, de marque Clesse S 2300, sont

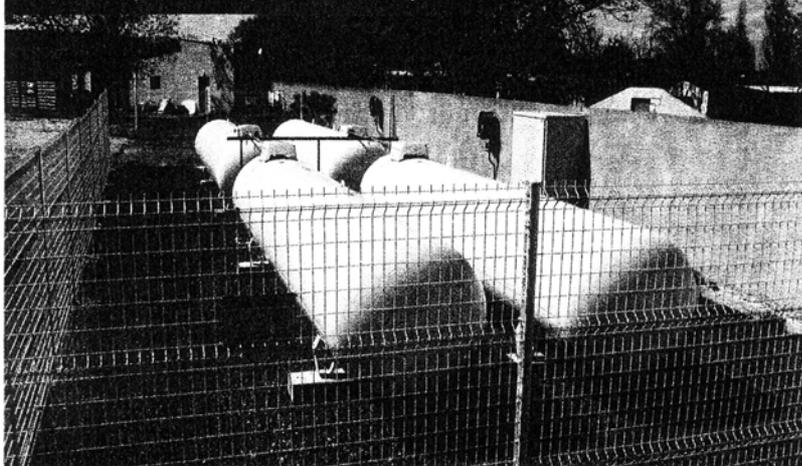
composés d'un robinet d'arrêt raccordé sur l'arrivée en 1,5 bar, d'un régulateur B 39 mb, d'une manchette d'attente pour recevoir un éventuel compteur et d'un coude pour le raccordement du flexible à embouts mécaniques. Les coffrets sont initialement livrés sans compteur, le client pouvant choisir entre une forfaitisation de sa consommation ou la mise en place d'un compteur.

Pour l'installateur, cette opération n'a pas représenté de difficulté technique particu-



Sous l'évier du mobile-home, le gaz est détendu à 37 mb.

Vue des citernes protégées par un grillage.
Dans l'armoire, contre le mur, les détendeurs à 1,5 bar.



lière, son principal souci étant lié à l'organisation d'un chantier mené en site occupé, donc en présence de bon nombre de résidents : ne pas commencer trop tôt le matin, ne pas faire trop de bruit ni créer trop de nuisances...

Mais, explique-t-il, il suffit d'un peu de tact et de bonne volonté de la part de chacun...

Carrefour-Lingostière : le GPL est arrivé

La station-service vient de s'équiper de deux nouvelles pompes distribuant du gaz de pétrole liquéfié, un carburant jusqu'à 50 % moins cher que les autres

Les automobilistes passent sans leur jeter le moindre coup d'œil. Ils n'ont pas encore remarqué l'arrivée des petites dernières de la station-service du Carrefour-Lingostière : deux pompes fournissant du GPL (gaz de pétrole liquéfié).

La force de l'habitude sans doute, car cela fait à peine un mois que ce service est offert aux clients. Un petit panneau indiquant le prix du litre de GPL est discrètement venu rejoindre ceux du super, du gazole et du sans plomb.

« Le GPL était le seul carburant qu'il nous manquait, explique Franck Cardona, responsable de la station. Il nous semblait logique d'avoir une offre complète à proposer à nos clients. »

A quelques kilomètres de l'Italie, l'un des pays d'Europe qui compte le plus de véhicules roulant au GPL, et dans une région touristique, donc à forte affluence automobile, ce nouvel équipement était devenu indispensable. « Beaucoup de pays ont un train d'avance sur nous, il fallait bien qu'on suive », reconnaît le gérant.

La demande est forte et c'est compréhensible : le GPL est jusqu'à 50 % moins cher que les autres carburants. « Mon réservoir fait trente litres, mais comme j'utilise du gaz de pétrole, c'est comme s'il en faisait

quinze », apprécie Rémi qui roule depuis un an dans un énorme 4x4.

L'installation de pistes GPL ne réjouit pas seulement les conducteurs, elle ravit aussi les écologistes. « Cette décision s'intègre dans notre politique de développement durable, car le GPL est un carburant

propre », tient à préciser Franck Cardona.

La direction de Carrefour aurait souhaité inaugurer ses deux nouvelles pompes en juin, mais « nous avons pris du retard, car il fallait obtenir un certain nombre d'autorisations administratives », regrette Franck Cardona.

Les utilisateurs du gaz de pétrole liquéfié sont désormais récompensés de leur attente. Mais la patience, ils connaissent : remplir son réservoir de GPL demande plus de temps qu'avec un carburant classique.

Pa. I



Désormais les utilisateurs de GPL ont eux aussi leurs pistes. Elles viennent s'ajouter aux vingt pompes préexistantes, qui fournissent les carburants classiques. (Photo Pascal Armo)

L'Etat fait le ménage dans son parc automobile

GASPI. Trop nombreux, trop cher, trop polluant... Voilà, selon un rapport confidentiel, l'état scandaleux du parc automobile des administrations. Du coup, le gouvernement veut y mettre bon ordre et annonce réformes et économies.

« **A** BUS », « surdimensionnement », « surcoûts », « avantages illégaux »... A en croire un rapport confidentiel de l'inspection générale des finances et de l'inspection générale de l'administration, les dérives sont légion dans le parc automobile de l'Etat. A tel point que le gouvernement vient de décider de faire un ménage en profondeur. Selon nos informations, l'Hôtel Matignon a récemment donné son feu vert au ministère de la Réforme de l'Etat pour traquer les gaspillages (voir l'interview du ministre Renaud Dutreil ci-dessous).

■ **Un parc surdimensionné.** Premier constat surprenant : alors qu'on ne parle que de diminutions d'effectifs dans la fonction publique, le nombre de véhicules, lui, a connu une incroyable inflation ces dernières années. En six ans, constatent ainsi les enquêteurs, il a augmenté de 33 % et atteint le chiffre record de 142 000 voitures (83 000 pour les administrations civiles, 34 000 pour la gendarmerie et 24 500 pour les armées). Un parc largement « surdimensionné », estiment-ils. Ainsi dénombre-t-on désormais en moyenne

« un véhicule léger pour moins de 10 agents, hors police nationale » avec, au compteur, des « kilomètres inférieurs à 15 000 kilomètres, tout en étant affectés par des usages privés ». Autrement dit, malgré les usages personnels, les voitures administratives ont une fâcheuse tendance à ne servir que très peu.

Evidemment tout cela à un coût : 530 millions d'euros par an (frais de garages et rémunération des chauffeurs non compris), soit la bagatelle de 3,5 milliards de Francs.

■ **Des avantages en nature illégaux.** Deuxième surprise : bon nombre de ces véhicules sont en fait des voitures de fonction attribuées quasi illégalement. « 71 % d'entre eux font l'objet d'une autorisation pour les trajets entre le domicile et le travail » pointe le rapport. Ce qui signifie qu'au-delà des ministres, des préfets et des grands directeurs qui ont d'office droit à un véhicule, une flopée de fonctionnaires sont parvenus à s'en faire attribuer un. Passant outre l'interdiction des avantages en nature dans la fonction publique (exception faite pour quelques cas comme les préfets, les militaires... logés par l'Etat), ces petits malins oublient également d'en faire la déclaration au fisc. « Ce qui est totalement illégal, confirme un spécialiste, dans

le privé, les voitures de fonction sont systématiquement prises en compte dans le calcul des impôts. »

■ **Véhicules polluants.** Autre découverte des inspecteurs : « Le parc automobile de l'Etat est mal composé. » En clair, il y a trop de grosses et de moyennes cylindrées dans les administrations centrales, ce qui entraîne « d'importants surcoûts ». De plus, le parc vieillit (l'âge moyen est passé de 5,7 à 6,1 ans depuis 1996) et, du fait d'une importante diésélisation sans filtre à particule, a une tendance à polluer. Ainsi, avec seulement 2 % de véhicules à bicarburation essence-GPL ou électrique, l'Etat lui-même ne respecte pas la loi sur l'air qui a fixé un seuil de véhicules propres en cas de renouvellement des flottes.

Quant aux garages publics chargés de l'entretien des voitures, ils s'avèrent eux aussi particulièrement onéreux. « Il ressort de l'examen de quatre garages administratifs situés en région parisienne que le coût de main-d'œuvre est le double des moyennes constatées dans les garages privés alors même qu'ils ne sont pas assujettis à la TVA. »

JEAN-MARC PLANTADE



CFBP infos

N°8 Septembre 2004

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

Sommaire

- Statistiques p 1
 - Données climatiques
 - Ventes de GPL en France
 - Evolution des prix internationaux
 - Installations neuves Propane

- En bref p 4

- Dans la presse.....p 5

Pour joindre le CFBP
E-mail : contact@cfbp.fr
Tél : 01 41 97 02 80
Fax : 01 41 97 02 89
Comité Français du Butane et du Propane
Tour Arago-Défense
5, rue Bellini
92806 Puteaux cedex

■ Statistiques

Données climatiques

En septembre 2004, la température moyenne s'établit à 17°C, en baisse de 0,3°C par rapport à septembre 2003.

	Septembre 2004	Septembre 2003
Température moyenne	17°C	17,3°C
Nombre de jours ouverts	22	22
Degrés-jours (DJ)*		
Coefficient de rigueur**		
Degrés-jours cumulés		

* En été, l'Observatoire de l'Energie ne calcule pas de corrections climatiques. En juin, juillet, août, septembre, les DJU sont comptés à 0, le coefficient de rigueur à 1. Seule, la température moyenne est relevée.

** Le coefficient de rigueur résulte du rapport entre les degrés-jours constatés et les degrés-jours "normaux", calculés à partir des températures "normales" (moyenne trentenaire 1961-90), ce calcul étant pondéré par la répartition régionale des ventes de produits pétroliers ■ (source : Observatoire de l'énergie)

CHIFFRES-CLES SEPTEMBRE 2004

- Conditionné : 9 premiers mois 2004 vs 9 premiers mois 2003 : - 1,2 %

- GPLc : septembre 2004 vs septembre 2003 : - 6 %

Ventes de GPL en France (en tonnes)

	MOIS			CUMUL		
	sept-04	sept-03	Variation	sept-04	sept-03	Variation
BUTANE						
Conditionné	33 693	33 562	+ 0,4%	304 028	310 456	- 2,1%
Vrac	7 958	11 748	- 32,3%	82 517	88 769	- 7,0%
s/total butane	41 651	45 310	- 8,1%	386 545	399 225	- 3,2%
PROPANE						
Conditionné	12 624	12 272	+ 2,9%	122 714	123 481	- 0,6%
Condi/carburant	6 609	6 451	+ 2,4%	54 326	52 779	+ 2,9%
s/total conditionné	19 233	18 723	+ 2,7%	177 040	176 260	+ 0,4%
Vrac carburant	2 723	3 100	- 12,2%	24 952	24 300	+ 2,7%
Vrac 0 / 6t.	46 936	44 618	+ 5,2%	751 546	704 761	+ 6,6%
Vrac 6 / 12t.	10 166	10 159	+ 0,1%	127 551	121 287	+ 5,2%
Vrac 0 / 12t	57 102	54 777	+ 4,2%	879 097	826 048	+ 6,4%
Vrac 12 / 80t	17 963	18 574	- 3,3%	198 379	196 699	+ 0,9%
Vrac 0 / 80t	75 065	73 351	+ 2,3%	1 077 476	1 022 747	+ 5,4%
Vrac > 80t	25 816	34 001	- 24,1%	238 451	249 662	- 4,5%
s/total vrac	103 604	110 452	- 6,2%	1 340 879	1 296 709	+ 3,4%
s/total propane	122 837	129 175	- 4,9%	1 517 919	1 472 969	+ 3,1%
GPLc/stations	12 365	13 161	- 6,0%	115 635	128 328	- 9,9%
Total conditionné	52 926	52 285	+ 1,2%	481 068	486 716	- 1,2%
Total vrac	111 562	122 200	- 8,7%	1 423 396	1 385 478	+ 2,7%
TOTAL	176 853	187 646	- 5,8%	2 020 099	2 000 522	+ 1,0%
dont carburant	21 697	22 712	- 4,5%	194 913	205 407	- 5,1%

Evolution des prix internationaux (CIF ARGUS Propane)

	septembre 2004	août 2004	Variation %
Moyenne mensuelle CIF ARGUS \$/tonne	427	425	+ 0,4 %

Analyse :

Septembre 2004 : un mois de raffermissement ! ?

Lors des saisons "typiques", à l'issue de la période estivale, le mois de septembre voit les cours se raffermir, en prévision du début de la saison hivernale.

Les tensions au sein du complexe énergétique mondial connues dès le mois d'août n'ont fait que se consolider sur septembre !

Devant une telle fermeté et anticipant (ou espérant...) une baisse hypothétique, bon nombre d'acteurs ont décalé leurs achats, laissant leurs stocks à des niveaux bas à l'approche de l'hiver. Le constat est valable tant pour le propane aux Etats-Unis, en Chine ou en Europe, que pour le brut dans ces mêmes zones, la rigueur attendue du climat entraînant une augmentation de la demande, le potentiel à la hausse est plus que jamais présent. ■

Installations neuves Gaz Propane

	MOIS			CUMUL		
	sept-04	sept-03	Var %	2004	2003	Var %
Alsace	40	64	- 38%	311	320	- 3%
Aquitaine	178	145	+ 23%	1200	1132	+ 6%
Auvergne	64	76	- 16%	458	502	- 9%
Basse-Normandie	58	25	+ 132%	383	367	+ 4%
Bourgogne	45	37	+ 22%	306	330	- 7%
Bretagne	116	97	+ 20%	822	790	+ 4%
Centre	92	128	- 28%	717	828	- 13%
Champagne-Ardenne	45	28	+ 61%	243	237	+ 3%
Corse	22	26	- 15%	298	198	+ 51%
Franche-Comté	31	48	- 35%	354	376	- 6%
Haute-Normandie	44	60	- 27%	371	353	+ 5%
Ile-de-France	39	25	+ 56%	274	217	+ 26%
Languedoc-Roussillon	85	63	+ 35%	630	624	+ 1%
Limousin	56	65	- 14%	265	314	- 16%
Lorraine	43	70	- 39%	310	381	- 19%
Midi-Pyrénées	153	161	- 5%	1106	1064	+ 4%
Nord-Pas-de-Calais	65	46	+ 41%	415	324	+ 28%
Pays de la Loire	123	128	- 4%	851	840	+ 1%
Picardie	52	62	- 16%	477	421	+ 13%
Poitou-Charentes	110	69	+ 59%	625	528	+ 18%
Provence-Alpes-Côte d'Azur	127	110	+ 15%	946	824	+ 15%
Rhône-Alpes	196	212	- 8%	1704	1513	+ 13%
TOTAL	1 784	1 745	+ 2%	13 066	12 483	+ 5%

Statistiques CCI installations Propane neuves ■ (source Qualigaz)

■ En bref ...

Mondial de l'Automobile + Opération Déclic



Lors du Mondial 2004, le GPL était bien présent, un partenariat du CFBP avec Daewoo et Lada ayant permis la mise en avant des informations destinées au large public de cet événement mondial. Le stand Total-gaz présentait par ailleurs le nouveau SCENIC GPL de Renault prochainement commercialisé.



Dans le même temps, le CFBP organisait, sur le Parvis de la Défense, une opération promotionnelle du GPL carburant.

Des points thématiques permettaient de présenter les nombreux avantages écologiques, économiques et la disponibilité du GPL. Consommateurs et représentants institutionnels ont pu découvrir les dernières technologies du GPL carburant.

Arrivée de Murielle Soubeyrand au poste de Responsable des relations extérieures du CFBP

Murielle Soubeyrand a la charge des relations extérieures du CFBP depuis le 1er octobre 2004.

Murielle travaillait auparavant chez Euro RSCG où elle exerçait les fonctions de consultante en Affaires Publiques.

Au CFBP, outre les problématiques de communication institutionnelle, lobbying et relations presse, elle suivra également le budget des agences de communication.

« CFBP *infos* » lui souhaite la bienvenue !



Départ d'Olivier Thenadey



Olivier Thenadey a quitté le CFBP le 15 octobre.

Durant son passage de 7 années au CFBP, Olivier a contribué à l'animation du réseau des installateurs GPL carburant ainsi qu'à la promotion de notre énergie.

Malheureusement, le redimensionnement du marché et la diminution du nombre d'installateurs agréés ont mis un terme à la collaboration d'Olivier.

« CFBP *infos* » garde un excellent souvenir d'Olivier Thenadey, passionné d'automobile et d'écologie, et lui souhaite bonne chance pour le futur !

Nomination au Ministère de l'Ecologie

M. Christophe Emiel a été nommé « Chargé de mission Gaz inflammables liquéfiés » à compter du 1er octobre 2004, en remplacement de M. Jan Ruge-Sawicki. Il est rattaché au Bureau des Risques Technologiques dans les Industries Chimiques et Pétrolières (BRTICP), Service de l'Environnement Industriel (SEI), Direction de la Prévention des Pollutions et des Risques (DPPR), au Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable (MEDD).

■ Dans la presse

- Pétroliers, le plein en énergies propres, L'Automobile et l'Entreprise, 01/09/2004
- GPL et Biogaz : des énergies utiles, La Tribune, 04/10/2004
- Le GPL fait sa pub, Le Parisien, 07/10/2004
- Shell pourrait céder rapidement Butagaz, Les Echos, 12/10/2004
- Bilan à fin août 2004 : un marché du bâtiment à trois vitesses, Conjoncture dans l'industrie du bâtiment, (Fédération Française du Bâtiment), octobre 2004

Pétroliers, le plein en éner

Dans le secteur énergétique, Total comme Primagaz construisent des relations avec les loueurs et constructeurs sur la durée et intègrent les préoccupations environnementales et de sécurité routière dans leur politique flotte.

Florence Duflot

Quatrième groupe pétrolier mondial, Total exerce ses activités sur les cinq continents et dispose d'un réseau de plus de 15 800 stations-service essentiellement implantées en Europe et en Afrique. Avec 45 % de ses effectifs en France, il a réalisé en 2003 un chiffre d'affaires de 104,6 ME. Sur chacun de ses marchés, exploration et production de pétrole et de gaz, aval gazier, trading, transport, raffinage et chimie, il se classe parmi les leaders. Depuis plusieurs années, Total poursuit sa stratégie de développement international dans les produits de spécialités, notamment dans les GPL. Compte tenu du nombre de collaborateurs qui se déplacent dans le cadre de leur activité professionnelle, Total doit pouvoir s'appuyer sur de solides partenaires avec les constructeurs automobiles et les loueurs. La taille de ses parcs



automobiles varie d'un pays à l'autre. En Europe, le groupe compte 6 500 véhicules dont près de 50 % en France (3 300), non compris les véhicules industriels. Même s'il existe des règles communes au sein du groupe, chaque pays demeure autonome dans la gestion de son parc. Le principe de la location longue durée (LLD) prévaut partout avec des nuances dans ses modalités de mise en œuvre. Dans l'Hexagone, 80 % de la flotte est constituée de VP et 20 % de VU. Les premiers sont mis à disposition des commerciaux itinérants, des cadres supérieurs et des dirigeants. Les seconds sont principalement utilisés par le personnel de raffinerie pour les déplacements sur le site. "Nous travaillons essentiellement avec trois constructeurs automobiles Peugeot, Citroën et Renault et leurs captives, respectivement Peugeot Parc Entreprise, Credipar et Overlease ainsi que trois loueurs référencés, ALD Automotive, Arval et Avis Fleet, précise Anne-Marie Polini, acheteur leader au sein des moyens généraux pour les véhicules en LLD. Avec les constructeurs, nos contrats sont signés sur deux ans et avec les loueurs sur trois ans. Nous les négocions régulièrement par le biais des

appels d'offres". 80 % des véhicules en LLD roulent au diesel. Les services offerts par les loueurs sont choisis par chacun des sites en fonction de leurs besoins. La plupart optent pour le véhicule de remplacement et l'entretien des pneumatiques. Pour s'approvisionner en carburant dans les stations du groupe, les collaborateurs utilisent la carte Total GR. Le logiciel flotte permet de suivre dans le détail la consommation de chaque conducteur. Les commerciaux changent de véhicule généralement tous les deux ans ; les cadres les conservent un peu plus longtemps, trois ans. Lors du renouvellement, des franchises de remise en état sont négociées.

La sécurité, une priorité pour tous

"En matière de sécurité routière, Total fait preuve de beaucoup d'exigences, affirme Patrick Denorme, coordinateur achats Groupe. Nous attachons une importance capitale à tous les éléments de nature à renforcer la protection de nos collaborateurs". Preuve de cet état d'esprit, le service marketing a mis au point un "permis de conduire maison". Ainsi, tous les nouveaux embauchés sur des postes de commerciaux itinérants doivent suivre une formation spécifique pour acquérir une conduite juste et d'anticipation. Total a par ailleurs signé pour trois ans, jusqu'en 2006, un accord de partenariat avec la Prévention Routière. Celui-ci se traduit par la mise en place d'un certain nombre d'actions, notamment par l'élaboration d'un programme de gestion et de formation destiné aux gestionnaires de flottes de véhicules et aux conducteurs réguliers de Total.

Placée depuis 1998 sous la bannière du groupe néerlandais SHV, Primagaz France intègre aussi pleinement la notion de sécurité routière dans sa politique de gestion de flotte automobile. Ses conducteurs sont informés sur le risque routier en

PRIMAGAZ
Commune du siège : Paris 17 ^{ème}
Responsable du parc : Jérôme Assenine
Nombre de véhicules en parc : 250
Mode d'acquisition des véhicules : LLD
à 99 % et fonds propres 1 %
Kilométrage annuel moyen : 30 000 VU et 20 000 VP

gies propres



Jérôme Assenine, responsable des moyens généraux au siège social Primagaz France.

entreprise et le comportement de bonne conduite à adopter notamment lors de la prise en charge du véhicule et de sa restitution. Ce respect des règles se traduit par un faible taux d'accidents. Primagaz déclare en effet peu de sinistres responsables à son courtier Marsh. Son contrat flotte assuré par Gan Eurocourtage est géré par son département juridique. Les véhicules dont la valeur est inférieure à 22 800 euros sont garantis au tiers et ceux dont la valeur est supérieure en tous risques. *"SHV a décidé de sectoriser sa politique flotte automobile par pays, souligne*

Jérôme Assenine, responsable des moyens généraux au siège social Primagaz France. *Nous sommes donc autonomes en la matière".* Pour ses collaborateurs et sa force commerciale, Primagaz dispose actuellement d'un parc de 250 véhicules dont 45 % de VP et 55 % de VU. La flotte lourde destinée aux opérations industrielles a été externalisée auprès d'entreprises privées.

Primagaz est un adepte de la LLD de longue date. Il travaille en partenariat avec ALD Automotive depuis 1997 et avec Volvo Lease depuis 2001. Il a signé un accord cadre en 1999 avec Diac Location et tout récemment, il a conclu un nouveau contrat avec Citroën. Les dix Jumper en monte d'origine de gamme supérieure livrés par Citroën remplaceront les Partner de Peugeot. Les commerciaux et chefs de département roulent pour la plupart en Scénic 1 600 cm³, version expression GPL et les directeurs en Volvo S80, S60. *"Primagaz privilégie la monte GPL d'origine constructeur, bicarburant, insiste Jérôme Assenine. 99 % de nos véhicules sont en LLD et 98 % roulent au GPL. Difficile de rouler avec une énergie autre que le GPL".* Plusieurs raisons expliquent cette volonté. Ce carburant est écologique -il pollue moins l'atmosphère-, économique -son coût est moindre par rapport à l'essence-, et plus avantageux sur le plan fiscal. Il permet de bénéficier d'une réduction sur les cartes grises et exonère de la vignette. De plus, il est sûr. Au-

cun incident de fuite de gaz n'a été déploré sur l'ensemble de la flotte depuis sa nomination en 2000. Les 2 % de véhicules qui roulent au diesel et à l'essence sont des Renault Trafic. Ces véhicules sont utilisés par les équipes de sécurité et réquisitionnés par la Préfecture en cas d'accident grave ou pour interventions sur sites.

Les partenaires loueurs sont sélectionnés sur appel d'offre. Pour Primagaz, deux critères sont déterminants : la fonctionnalité GPL et la qualité du service après vente. Outre la location financière, les contrats incluent les services entretien, pneumatique et véhicule de remplacement pendant toute la durée d'immobilisation. Ils sont négociés en moyenne sur 30 mois (100 000 km). Les renouvellements sont conjointement décidés par les directions financière et ressources humaines de Primagaz. *"Les quelques véhicules acquis sur fonds propres, VU C15 Citroën et C25 diesel parcourent moins de 5 000 km par an et circulent exclusivement dans les sites industriels. Ils sont amenés à disparaître, laisse entendre Jérôme Assenine. La carte Primagaz a été abolie en 2003. L'ensemble des conducteurs Primagaz s'approvisionne en GPL à l'aide d'une carte affaires dans les stations Primagaz et Esso. Compte tenu de sa croissance soutenue et de la réorganisation de son réseau, Primagaz pourrait bien accroître son parc dans les années à venir.* ●



Document Total

TOTAL

Commune du siège : La Défense
 Nombre total de véhicules en 2003 : 3 300 (VP et VUL)
 Part des diesel : 80 %
 Mode d'acquisition : LLD
 Nombre de kilomètres parcourus en moyenne : 100 000 pour les commerciaux sur deux ans et 50 000 km pour les cadres et dirigeants sur trois ans

► GPL ET BIOGAZ Des énergies utiles

Dans le cadre de l'initiative européenne Civitas, la communauté urbaine de Lille investit dans le biogaz. « La station de valorisation de déchets organiques entrera en période d'essai durant l'été 2005 et 150 bus propres remplaceront d'ici à 2007 les bus au diesel. Soit la capacité d'un dépôt entier, sur les trois que compte la ville », indique-t-on à la communauté urbaine.

Pour renforcer l'attractivité du réseau, un système de localisation des bus par satellite leur donnant la priorité aux intersections est à l'étude. Une chose est sûre : les projets de cette ampleur nécessitent une forte volonté politique.

Mais ce sont parfois les initiatives privées qui conditionnent l'action publique. Ainsi, le

groupe d'intérêt économique GPL Prop'Bus, composé de gaziers français, s'est-il associé au fabricant de bus allemand Neoman pour relancer le bus GPL (gaz pétrole liquéfié) dont la production avait cessé en 2000 avec l'application de la norme Euro 3.

« Le moteur atmosphérique du bus Neoman atteint des températures plus élevées que les anciens moteurs turbocompressés. Il améliore ainsi la combustion et, de ce fait, la performance écologique », précise Yves Hervouet, secrétaire du GIE. Le premier bus devait arriver à Laval en juin, mais il attend toujours son homologation par la Drire (Direction régionale de l'industrie, de la recherche et de l'environnement).

Le GPL fait sa pub



PROFITANT de l'engouement ambiant pour l'automobile à l'occasion du Mondial qui se tient jusqu'à dimanche porte de Versailles, le Comité français du butane et du propane (CFBP) s'expose depuis hier et jusqu'à la fin de la semaine sur le parvis de La Défense. L'occasion pour le public de découvrir les avantages des voitures au GPL, carburant qui, selon le CFBP, « est le carburant le moins cher du marché à la pompe,

50 % moins cher que le litre d'essence et au moins 35 % moins cher que le gas-oil » et surtout beaucoup moins polluant. L'occasion de découvrir une curiosité, une Toyota Prius équipée à l'origine d'un moteur thermique essence et d'un moteur électrique et qui, une fois transformée par la société RM Gaz de Mantes-la-Ville (Yvelines), fonctionne au GPL pour son moteur thermique accouplé au moteur électrique.

Shell pourrait céder rapidement Butagaz

EN PRÉSENTANT SA STRATÉGIE à moyen terme le 22 septembre, Shell avait promis aux investisseurs de vendre pour 10 à 12 milliards de dollars d'actifs non stratégiques pour stimuler la rentabilité de son portefeuille d'activités. Il pourrait finalement aller bien au-delà des actifs périphériques évoqués.

Selon le « Financial Times » d'aujourd'hui, les fonds d'investissement Goldman Sachs Capital Partners et Kohlberg Kravis Roberts lui ont fait une offre pour racheter son activité dite « liquid petroleum gas », c'est-à-

dire son activité dans le butane-propane. Présente dans une cinquantaine de pays, dont la France sous la marque Butagaz, cette activité est estimée à plus de 1 milliard de livres sterling (1,8 milliard de dollars).

Une cession majeure

Il s'agirait d'une cession majeure, puisque une ligne de métier entière serait concernée. Shell avait indiqué en juillet avoir été spontanément approché, sans dévoiler l'identité du candidat, mais il s'était refusé à se prononcer sur sa décision et s'était octroyé un an de

réflexion. Cette position de principe n'est plus de mise puisqu'il aurait mandaté Citigroup pour cette cession.

Un mémorandum sur l'activité doit être envoyé aux candidats potentiels en janvier. Ils risquent d'être nombreux au sein des fonds d'investissement, à commencer par JPMorgan Partners, Cando-ver et 3 i, qui s'étaient alliés l'an dernier pour racheter une partie de la division pétrole, gaz et chimie d'ABB. Le fonds d'investissement PAI, qui a déjà pris une participation dans Antargaz, ferait aussi un candidat probable.

Bilan à fin août 2004

ses en chantier. Les contrastes sont toutefois importants entre, d'un côté les bâtiments industriels (respectivement - 9,9 % et - 4,2 %) et les bureaux (- 2,2 % et - 7,3 %) en baisse, de l'autre les bâtiments commerciaux en progression (+ 5,2 % et + 7,5 %).

Un marché du bâtiment à trois vitesses

► Une forte progression de la construction de logements et des bâtiments administratifs

S'agissant du logement à fin août 2004, les permis de construire, sur 12 mois, sont en très nette augmentation (+ 22 %) et les mises en chantier progressent également de 12,8 % par rapport à l'année précédente. Les progressions pour les bâtiments administratifs sont, pour les mêmes périodes, respectivement de 11 et 15 %.

► Une légère augmentation dans le secteur de l'entretien

Le chiffre du baromètre entretien fait apparaître au 1^{er} semestre 2004, une progression de 5 % en valeur soit, compte tenu d'une hausse des prix de 3,8 %, une augmentation de 1,2 % en volume.

Les chiffres sont enfin positifs et surtout davantage cohérents avec les enquêtes de l'Insee et les autres indicateurs chiffrés.

► Une baisse de l'immobilier d'entreprise neuf

A fin août 2004, le repli des surfaces, sur la même période, atteint 6,9 % pour les autorisations et 2,9 % pour les mi-



CFBP infos

N°9 Octobre 2004

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

Sommaire

■ Statistiques p 1

Données climatiques

Ventes de GPL en France

Evolution des prix internationaux

Installations neuves Propane

Etude

■ Actualités techniques et réglementaires p 4

Projet de directive Reach

Révision de l'arrêté du 15 mars 2000

Contrôle périodique des bouteilles

■ En bref p 5

■ Dans la presse p 6

Pour joindre le CFBP

E-mail : contact@cfbp.fr

Tél : 01 41 97 02 80

Fax : 01 41 97 02 89

Comité Français du Butane et du Propane

Tour Arago-Défense

5, rue Bellini

92806 Puteaux cedex

■ Statistiques

Données climatiques

En octobre 2004, la température moyenne s'établit à 13,6°C, en hausse de 3°C par rapport à octobre 2003.

	Octobre 2004	Octobre 2003
Température moyenne	13,6°C	10,6°C
Nombre de jours ouvrés	22	22
Degrés-jours (DJ)*	109,6	138,9
Coefficient de rigueur**	0,93	1,18
Degrés-jours cumulés	1288,4	1289,2

* Les degrés-jours sont obtenus en multipliant la différence entre la température de base 16°C et la température constatée par le nombre de jours du mois considéré, base 42 stations.

** Le coefficient de rigueur résulte du rapport entre les degrés-jours constatés et les degrés-jours "normaux", calculés à partir des températures "normales" (moyenne trentenaire 1961-90), ce calcul étant pondéré par la répartition régionale des ventes de produits pétroliers ■ (source : Observatoire de l'énergie)

CHIFFRES-CLES OCTOBRE 2004

- 499 \$ maximum atteint par le CIF ARGUS NWE propane en octobre

- GPLc octobre 2004 vs octobre 2003 : - 16,7%

Ventes de GPL en France (en tonnes)

	MOIS			CUMUL		
	oct-04	oct-03	Variation	oct-04	oct-03	Variation
BUTANE						
Conditionné	35 291	37 523	- 5,9%	339 319	347 979	- 2,5%
Vrac	13 956	11 738	+ 18,9%	96 473	100 507	- 4,0%
s/total butane	49 247	49 261	+ 0,0%	435 792	448 486	- 2,8%
PROPANE						
Conditionné	12 318	13 857	- 11,1%	135 032	137 338	- 1,7%
Condi/carburant	6 398	6 791	- 5,8%	60 724	59 570	+ 1,9%
s/total conditionné	18 716	20 648	- 9,4%	195 756	196 908	- 0,6%
Vrac carburant	2 974	3 179	- 6,4%	27 926	27 479	+ 1,6%
Vrac 0 / 6t.	63 106	66 187	- 4,7%	814 652	770 948	+ 5,7%
Vrac 6 / 12t.	12 841	14 198	- 9,6%	140 392	135 485	+ 3,6%
Vrac 0 / 12t	75 947	80 385	- 5,5%	955 044	906 433	+ 5,4%
Vrac 12 / 80t	27 520	26 082	+ 5,5%	225 899	222 781	+ 1,4%
Vrac 0 / 80t	103 467	106 467	- 2,8%	1 180 943	1 129 214	+ 4,6%
Vrac > 80t	46 321	34 255	+ 35,2%	284 772	283 917	+ 0,3%
s/total vrac	152 762	143 901	+ 6,2%	1 493 641	1 440 610	+ 3,7%
s/total propane	171 478	164 549	+ 4,2%	1 689 397	1 637 518	+ 3,2%
GPLc/stations	11 437	13 728	- 16,7%	127 072	142 056	- 10,5%
Total conditionné	54 007	58 171	- 7,2%	535 075	544 887	- 1,8%
Total vrac	166 718	155 639	+ 7,1%	1 590 114	1 541 117	+ 3,2%
TOTAL	232 162	227 538	+ 2,0%	2 252 261	2 228 060	+ 1,1%
dont carburant	20 809	23 698	- 12,2%	215 722	229 105	- 5,8%

Evolution des prix internationaux (CIF ARGUS Propane)

	octobre 2004	septembre 2004	Variation %
Moyenne mensuelle CIF ARGUS \$/tonne	480	427	+ 12,4%

L'analyse d'Olivier Lemaître (Totalgaz) :

Le marché du pétrole s'est détendu à partir de la mi-octobre et les niveaux atteints à la fin du mois étaient semblables à ceux de début octobre. Cependant, même si ce relatif retour au calme traduit bien un apaisement de la spéculation, il ne remet pas en cause les fondamentaux :

- . très faible marge de manoeuvre sur la production des champs pour répondre à la demande,
- . forte demande en brut à basse teneur en soufre face à des ressources potentielles très riches en soufre,
- . demande mondiale en croissance supérieure à la mise en production.

Les livraisons de butane et de propane ont été soutenues grâce à une bonne campagne mais. Le principal effet a été la relative cherté du butane par rapport au propane mais, au global, le marché du GPL suit les aléas du pétrole brut avec un ratio Propane / Brent autour de 130 % assez faible pour la saison.

Ce faible ratio accompagné d'un Euro fort contrebalance largement le niveau élevé du prix du pétrole. ■

Installations neuves Gaz Propane

	MOIS			CUMUL		
	oct-04	oct-03	Var %	2004	2003	Var %
Alsace	51	43	+ 19%	362	363	- 0%
Aquitaine	221	211	+ 5%	1421	1343	+ 6%
Auvergne	87	99	- 12%	545	601	- 9%
Basse-Normandie	56	79	- 29%	439	446	- 2%
Bourgogne	73	70	+ 4%	379	400	- 5%
Bretagne	155	127	+ 22%	977	917	+ 7%
Centre	169	146	+ 16%	886	974	- 9%
Champagne-Ardenne	39	36	+ 8%	282	273	+ 3%
Corse	11	17	- 35%	309	215	+ 44%
Franche-Comté	46	41	+ 12%	400	417	- 4%
Haute-Normandie	57	80	- 29%	428	433	- 1%
Ile-de-France	58	54	+ 7%	332	271	+ 23%
Languedoc-Roussillon	128	125	+ 2%	758	749	+ 1%
Limousin	53	50	+ 6%	318	364	- 13%
Lorraine	48	62	- 23%	358	443	- 19%
Midi-Pyrénées	199	218	- 9%	1305	1282	+ 2%
Nord-Pas-de-Calais	85	86	- 1%	500	410	+ 22%
Pays de la Loire	139	152	- 9%	990	992	- 0%
Picardie	87	110	- 21%	564	531	+ 6%
Poitou-Charentes	96	99	- 3%	721	627	+ 15%
Provence-Alpes-Côte d'Azur	192	201	- 4%	1138	1025	+ 11%
Rhône-Alpes	238	241	- 1%	1942	1754	+ 11%
TOTAL	2 288	2 347	- 3%	15 354	14 830	+ 4%

Statistiques CCI installations Propane neuves ■ (source Qualigaz)

Etude :

« 20 ans de chauffage dans les résidences principales en France : 1982-2002 »

L'Observatoire de l'énergie a fait paraître en octobre une synthèse des travaux menés depuis 1983 par le CEREN (Centre d'études et de recherches économiques sur l'énergie) concernant la consommation, le type d'énergie, les équipements de chauffage dans les résidences principales en France, selon les catégories de logement et leur ancienneté.

Cette étude est disponible sur internet :

<http://www.industrie.gouv.fr/energie>

Dans « Les statistiques » puis « Notes statistiques » (20 années de chauffage des résidences principales en France, 1982-2002)

■ Actualités techniques et réglementaires

Projet de Directive REACH (Enregistrement évaluation autorisation des substances chimiques)

L'AEGPL, en charge du suivi de ce dossier (voir CFBP Infos de mars 2004) a entrepris deux démarches simultanées :

1) Publication d'un « position paper » qui développe les arguments pour que les GPL « commerciaux » soient, comme le gaz naturel ou le pétrole brut, exclus du champ d'application.

En effet, les GPL sont l'un des combustibles disponibles sur le marché reconnus comme les plus propres. Notre profession peut se prévaloir de l'expérience de dizaines d'années d'expérience. Les caractéristiques et les risques inhérents en sont bien connus des industriels comme des particuliers et sont déjà traités dans un grand nombre de réglementations communautaires concernant leur stockage, leur transport, leur utilisation...

2) Préparation de la réponse à l'enquête effectuée par le CONCAWE pour procéder aux évaluations requises : nos sociétés ont été sollicitées pour fournir des chiffres concernant les divers secteurs d'activité : stockages, remplissage des bouteilles, livraisons, réépreuves, stations GPL/C, etc...

Une réunion de synthèse, pour comparaison de ces chiffres avec ceux recueillis dans d'autres pays d'Europe, est programmée fin novembre, avant transmission des résultats à Bruxelles.

Révision de l'arrêté du 15 mars 2000

L'arrêté ministériel du 15 mars 2000, qui régit l'exploitation et la surveillance en service des équipements sous pression (tous nos réservoirs) est en cours de révision.

Après quatre années d'application, un certain nombre de clarifications s'avéraient nécessaires.

En outre, cette révision est l'occasion pour le ministère de l'industrie et les DRIRE de confier complètement la surveillance des opérations (notamment celles de réépreuves ou « requalifications ») aux « organismes habilités » que sont Apave Groupe, Bureau Veritas et ASAP. Le ministère et ses représentants locaux, seront eux, en charge de la surveillance des organismes et d'une surveillance plus générale du marché des équipements sous pression)

Une réunion de la Commission centrale des appareils à pression est prévue en janvier pour donner son avis sur le nouveau projet.

Contrôle périodique des bouteilles

Dans le même esprit que pour les réservoirs, la surveillance des opérations concernant les bouteilles à gaz (récipients sous pression transportables) va, elle aussi, être transférée à partir du 1^{er} juillet 2005, aux mêmes organismes habilités.

La conséquence est pour la profession, que les « délégations de poinçon des mines » accordées depuis une quinzaine d'années par les DRIRE, le seront désormais par ces organismes. Ces mêmes organismes effectueront également les audits des « centres de réépreuve de bouteilles » qui deviennent des « centres de contrôle périodique ».

Afin d'assurer une transition claire et d'éviter des exigences indues ou contradictoires de la part des organismes, le CFBP a entrepris la rédaction d'un guide professionnel qui sera soumis à l'agrément de l'ensemble des organismes.

■ En bref ...

Film de sensibilisation sur la perte de bouteilles de gaz

A la demande de ses adhérents, le CFBP a réalisé un film de sensibilisation à destination des conducteurs, sur la perte de bouteilles en cours de route.

Basé sur des témoignages réels de professionnels et des reconstitutions de cas d'accidents, il fait ressortir un ensemble de bonnes pratiques visant à éviter les chutes de bouteilles en cours de livraison.

Ce film, d'une dizaine de 10 minutes, est destiné aux campagnes de sensibilisations organisées par les sociétés distributrices auprès de leurs transporteurs.

Il sera prochainement consultable sur le site Internet du CFBP.



Fiches audits qualité PGP

Dans le cadre de l'amélioration de la sécurité des installations gaz propane domestiques, le CFBP a réalisé deux fiches techniques destinées aux installateurs.

Directement issues des résultats d'audits PGP, ces fiches rappellent de façon illustrée la réglementation sur les principaux points faibles rencontrés : ventilation et organe de coupure.

Les Délégations Régionales du CFBP assurent la diffusion de ces documents auprès des Professionnels avec l'aide des Organisations Syndicales. ■

Contact : **Patrick ALLENET** - centre@cfbp.fr

Site internet du CFBP

Statistiques en hausse pour le site internet du CFBP qui passe le cap des 10 000 interrogations pour le mois d'octobre 2004. Les chiffres précédents étaient de 3 000 interrogations en décembre 2003, et de 6 000 interrogations en juillet 2004, après la refonte du site.

<http://www.cfbp.fr>

■ Dans la presse

- Primagaz : 10 000 clients de gaz propane en réseau, BIP, 15/10/2004
- Satisfait du développement de la vente des Cubes, Butagaz..., BIP, 05/11/2004
- GPL : Daewoo y croit toujours, Le Figaro, 25/10/2004
- Citroën hisse le drapeau vert, L'Entrepreneur second oeuvre, 01/11/2004
- 315 km/h avec du GPL, Le Parisien, 09/11/2004

PRIMAGAZ : 10 000 CLIENTS DE GAZ PROPANE EN RESEAU

Première société privée française à avoir obtenu le statut d'opérateur gazier dès mars 2003, Primagaz vient de signer son 1 000^{ème} site canalisé et compte plus de 10 000 clients raccordés en France : un premier bilan dont s'est félicité la semaine dernière son président, Christian Hunault. Plus rien n'empêche en effet désormais la filiale française du holding néerlandais SHV de répondre à son objectif qui est, depuis 70 ans, d'amener le gaz « à toutes les personnes non connectées au réseau » de gaz naturel. Et même si l'activité n'a pour l'instant qu'une part « epsilonesque » dans son chiffre d'affaires - il faudra, dit Christian Hunault, un à deux ans pour enregistrer des tonnages significatifs -, il s'agit d'une « révolution stratégique importante ».

Jusqu'en 1998, rappelle Primagaz, le marché du gaz était scindé en deux grands groupes : les méthaniens mettant en place des réseaux afin d'alimenter leurs usagers en gaz méthane (communément appelé gaz naturel) et les propaniens distribuant bouteilles et citernes, pour apporter de façon complémentaire le gaz où les premiers ne vont pas.

« ASSEZ NATUREL » D'ÊTRE LES PREMIERS

Le 22 juin de la même année, une directive européenne redéfinit les règles du marché du gaz en vue de la libéralisation de ce marché, intégrant une harmonisation des critères concernant le transport, la distribution, la fourniture et le stockage du gaz naturel. Le 2 juillet, la France transpose cette directive. Et le 12 avril 1999, un décret d'application prévoit que les communes non retenues par Gaz de France dans son plan triennal de desserte gazière, peuvent s'adresser à l'opérateur de leur choix, sous réserve que celui-ci soit agréé par le ministre chargé de l'Énergie. Enfin, un arrêté en date du 13 juillet 2000 donne aux propaniens l'accès à la distribution de gaz propane en réseau. Il fixe les règles et obligations que doit remplir tout opérateur de réseau de gaz sur le domaine privé et public.

Dès 2002, Primagaz dépose une demande d'obtention du statut d'opérateur gaz propane auprès du ministère de l'Industrie. Le cahier des charges élaboré à cette occasion servira de base à l'ensemble de la profession. Et la société est donc le premier "propanien" à obtenir ce

statut en mars 2003 (Cf. BIP DU 19.03.03). Pour Christian Hunault, « c'est assez naturel que nous ayons été les premiers à nous lancer à fond » dans cette activité. D'une part, parce que par rapport à la plupart des autres opérateurs du secteur, filiales de groupes pétroliers, Primagaz n'a qu'un seul produit à vendre et n'a donc pas à arbitrer entre différentes sources d'approvisionnement. D'autre part, parce que le groupe bénéficie d'une grande expérience à l'étranger, comptant, ainsi, 260 000 clients "gaz propane en réseau" en Allemagne et Italie.

25 000 COMMUNES CONCERNÉES

En dépit d'une nouvelle réglementation du métier du gaz et de l'ouverture du marché de l'énergie, la situation des régions non desservies par les réseaux publics reste peu évoquée, observe Primagaz : pourtant, plus de 25 000 communes françaises sont concernées. En pourcentage, c'est 8 % de la population qui n'a pas le gaz en réseau. La plupart de ces communes ont des projets d'aménagement leur permettant d'accueillir des familles désireuses d'accéder à la propriété et qui font le choix de vivre en maison individuelle. Primagaz a mis en place une gamme d'offres et de services déclinés autour du gaz propane en réseau :

- Primalotissement, une offre étudiée pour convenir au plus grand nombre de consommateurs, idéale dans le cadre de lotissements, de programmes immobiliers de moyenne ou plus grande importance ;
- Primacompteur, offre destinée aux petits ensembles d'habitations, un micro-réseau disposant de compteurs individuels (jusqu'à 10 logements) reliés à un point de stockage ;
- Primaconfort, une offre « intéressante » pour ceux qui ont une activité professionnelle à côté de leur habitation, avec une facturation à la consommation ;
- enfin, Primasoleil, « qui nous tient le plus à cœur », souligne-t-on chez Primagaz. Lancée il y a moins d'un an (en décembre 2003), cette dernière allie pour la première fois les deux énergies complémentaires et naturelles que sont le gaz propane et l'énergie solaire.

● Satisfait du développement de la vente des Cubes, Butagaz (groupe Shell) a organisé le mois dernier une **visite professionnelle du seul site français emplisseur** de ce type de contenants. Le site d'Aubiny-sur-Nère (Cher), créé en 1960, dispose d'une capacité de stockage composée d'une sphère de 1 000 mètres cubes de butane, de deux sphères de 1 000 m³ de propane et de deux réservoirs de 150 m³ de propane. Il est approvisionné par wagons-citernes en provenance de la raffinerie Shell de Rouen. L'activité 2003 de ce site a été :

- Emplissage bouteilles 13 kg : 13 000 tonnes, soit 1 000 000 bouteilles bleues ;
- Epreuve bouteilles : 70 000 opérations ;
- Emplissage Cubes : 10 000 tonnes, soit 1 760 000 Cubes pour couvrir l'approvisionnement de la France (sauf la Corse) et de la Belgique ;
- Chargement petits porteurs pour approvisionner des clients citerne : 14 000 tonnes.

A Aubiny-sur-Nère transitent près de 2 millions de Cubes par an. Selon Butagaz, cette forme de conditionnement est leader sur son marché avec 42 % de part de marché sur le segment des 6 kg. Depuis son lancement, 1,2 million de Cubes (butane et propane) ont été consignés. En 2003, 193 014 Cubes butane et 28 077 Cubes propane ont été consignés. 1 522 725 charges butane et 138 725 charges propane ont été distribuées. La chaîne d'emplissage des Cubes vides ou neufs est constituée de 7 opérations distinctes : tri, lavage, identification, emplissage, contrôle statistique du poids, contrôle du niveau de liquide et contrôle d'étanchéité.

Butagaz, numéro un des GPL (gaz de pétrole liquéfiés) en France, dispose de 21 sites industriels sur le territoire français pour le stockage du butane et/ou du propane. Parmi ces sites, 9 font également de l'emplissage de bouteilles (13 kg).

GPL : Daewoo y croit toujours

Le GPL aura connu un succès éphémère. Beaucoup de constructeurs se sont lancés tête baissée dans l'aventure... pour l'abandonner plus tard. Le constructeur coréen Daewoo fait partie des rares marques à avoir toujours cru que le GPL était une solution d'avenir et que ce carburant était réellement intéressant pour les usagers et pas seulement pour ceux qui veulent rouler propre, mais aussi pour ceux qui veulent faire des économies.

Depuis 1997, Daewoo commercialise donc des voitures bicarburant essence-GPL. Les accidents spectaculaires de ces dernières années ont donné au GPL une mauvaise image de marque auprès du grand public. Aujourd'hui, malgré ses avantages, le GPL n'inspire guère confiance à l'utilisateur. Par ailleurs, la diminution des points de

vente par les pétroliers, un approvisionnement aléatoire joint à des ruptures de stock n'améliore pas les choses. Daewoo a cependant décidé de continuer la commercialisation de ces véhicules et en fait un argument commercial. Le constructeur fait donc du prosélytisme pour ce carburant en expliquant que les préjugés qui touchent le GPL sont dus à de vieilles idées de l'époque où tout le monde voulait faire du GPL et, pour se placer sur ce secteur, faisait bien souvent n'importe quoi.

« Actuellement, explique Bertrand Depiereu, de Daewoo France, les temps ont bien changé, la législation a de son côté sérieusement évolué notamment depuis l'accident dramatique de Venissieu de 1999. Il a eu pour conséquence d'attirer l'attention des pouvoirs publics qui

ont mis en place une législation particulière afin d'éviter que de tels événements se reproduisent. » Cette réglementation a vu notamment apparaître l'obligation de soupapes de sécurité, de limiteurs de remplissage et de tout un lot de précautions qui ont pour résultat que les voitures au GPL sont devenues tout aussi sûres que celles qui roulent avec du gasoil ou de l'essence.

Daewoo ne manque pas d'ailleurs de faire remarquer que la fameuse soupape de sécurité, rendue obligatoire par le décret du 7 septembre 2000, a toujours fait partie de l'équipement de base de ses modèles. La dernière nouveauté de la marque sur le secteur est la petite berline aux formes citadines, la Kalos, qui, avec son moteur 1,2 litre, développe 72 ch. Une berline

dont l'autonomie est portée à près de 1 000 km grâce aux 350 km que permet de réaliser le seul GPL. Malgré les déboires du groupe Daewoo ses dernières années : « Les ventes ont progressé et, si le résultat reste modeste, elles devraient tout de même atteindre les 5 000 unités », explique Bertrand Depiereu.

La gamme est composée de sept modèles tous équipés de moteurs à essence et qui peuvent être adaptés aux GPL (sauf la petite Matiz) pour un prix qui se situe aux alentours de 3 000 euros. En dépit des efforts faits sur le GPL, il apparaît évident que la marque souffre du manque de motorisation diesel. Elle devrait y remédier à la fin de l'année 2005 ou au début de 2006 avec l'introduction de moteurs diesels VM.

T. S.

L'Entrepreneur second œuvre,
01/11/2004

Citroën hisse le drapeau vert

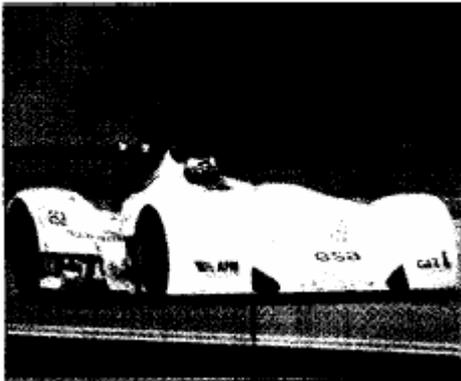
Chez Citroën, on joue clairement la carte des énergies alternatives : GPL, GNV ou électrique. Ainsi Berlingo et Jumper passent au vert. Si l'électricité et le GNV ont peu d'attrait pour les entreprises artisanales – nombre de points de vente limité ou manque d'autonomie –, ce n'est pas le cas du GPL. Issu d'une technologie totalement fiable, il présente une alternative pertinente, en terme de coût, au gasoil. Comparé à ce dernier, il représente une économie moyenne de 0,3 €/litre à la pompe et il est deux fois moins cher que l'essence. Il est maintenant disponible partout en France, avec 1 800 stations équipées. Le réservoir sous plancher (Jumper) ou à la place de la roue de secours pour les Berlingo (rappelons que la roue de secours est une spécificité bien française qui ne se justifie plus,

puisqu'avantageusement remplacé par les bombes anticrevaison), ne prend pas de place utile. Champion, pour le moment, du respect de l'environnement, le GPL ne produit pas de particules et limite les émissions de CO₂ d'environ 10 %. Citroën rappelle que pour les professionnels, le GPL permet :

- la récupération de la TVA à 100 % sur le GPL consommé ;
- l'exonération de 50 % du montant de la taxe sur les véhicules de société ;
- l'exonération totale ou partielle de la taxe de la vignette et de la carte grise (suivant le département) ;
- l'amortissement exceptionnel sur douze mois.



315 km/h avec du GPL !



Un véhicule propulsé au GPL, ça peut rouler vite. Preuve en est les 315 km/h qu'a dépassés cet engin.

(AMANITE CREATIVE COMMUNICATION.)

UN NOUVEAU RECORD vient d'être établi le 4 novembre sur un circuit à Brétigny-sur-Orge dans l'Essonne. Un véhicule de compétition propulsé au GPL, piloté par Sylvain Boulay, a dépassé les 315 km/h. Cela ne vous dit peut-être rien, mais cela signifie qu'un moteur peu polluant peut être performant. C'est l'association Idée verte, qui est à l'origine de ce projet. Plusieurs années d'efforts et de recherches ont été nécessaires à ses techniciens bénévoles pour fabriquer l'engin. Elle vient donc, à travers cet exploit, de faire un grand pas dans sa bataille pour une automobile propre, qui est selon elle l'avenir de cette industrie. **A.B.A.**

www.idee-verte.com



CFBP infos

N°10 Novembre 2004

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

Sommaire

■ Statistiques p 1

Données climatiques
Ventes de GPL en France
Evolution des prix internationaux
Installations neuves Propane

■ Actualités techniques et réglementaires p 4

Textes parus au JO
Nouvelle norme

■ En bref p 5

Echanges avec l'Espagne
Nomination de F.Herson, président du CEN/TC181
Nouveau : le « Guide professionnel sur la sûreté des transports de GPL »

■ Dans la presse p 6

Pour joindre le CFBP
E-mail : contact@cfbp.fr
Tél : 01 41 97 02 80
Fax : 01 41 97 02 89
Comité Français du Butane et du Propane
Tour Arago-Défense
5, rue Bellini
92806 Puteaux cedex

■ Statistiques

Données climatiques

En novembre 2004, la température moyenne s'établit à 7,6°C, en baisse de 1,5°C par rapport à novembre 2003.

	Novembre 2004	Novembre 2003
Température moyenne	7,6°C	9,1°C
Nombre de jours ouverts	20	18
Degrés-jours (DJ)*	252,7	206,2
Coefficient de rigueur**	1,00	0,82
Degrés-jours cumulés	1 541,1	1 495,4

* Les degrés-jours sont obtenus en multipliant la différence entre la température de base 16°C et la température constatée par le nombre de jours du mois considéré, base 42 stations.

** Le coefficient de rigueur résulte du rapport entre les degrés-jours constatés et les degrés-jours "normaux", calculés à partir des températures "normales" (moyenne trentenaire 1961-90), ce calcul étant pondéré par la répartition régionale des ventes de produits pétroliers ■ (source : Observatoire de l'énergie)

CHIFFRES-CLES NOVEMBRE 2004

- Ventes GPLc nov.04 / nov. 03 : + 4,7 %

- Total ventes nov.04 / nov.03 : + 13,7 %

- Total ventes 11 mois 04 / 11 mois 03 : + 2,3 %

Ventes de GPL en France (en tonnes)

	MOIS			CUMUL		
	nov-04	nov-03	Variation	nov-04	nov-03	Variation
BUTANE						
Conditionné	39 191	33 923	+ 15,5%	378 510	381 902	- 0,9%
Vrac	10 433	8 771	+ 18,9%	106 906	109 278	- 2,2%
s/total butane	49 624	42 694	+ 16,2%	485 416	491 180	- 1,2%
PROPANE						
Conditionné	14 190	12 743	+ 11,4%	149 222	150 081	- 0,6%
Condi/carburant	6 188	5 617	+ 10,2%	66 912	65 187	+ 2,6%
s/total conditionné	20 378	18 360	+ 11,0%	216 134	215 268	+ 0,4%
Vrac carburant	2 985	2 728	+ 9,4%	30 911	30 207	+ 2,3%
Vrac 0 / 6t.	96 007	92 569	+ 3,7%	910 659	863 517	+ 5,5%
Vrac 6 / 12t.	17 513	17 411	+ 0,6%	157 905	152 896	+ 3,3%
Vrac 0 / 12t	113 520	109 980	+ 3,2%	1 068 564	1 016 413	+ 5,1%
Vrac 12 / 80t	32 337	26 595	+ 21,6%	258 236	249 376	+ 3,6%
Vrac 0 / 80t	145 857	136 575	+ 6,8%	1 326 800	1 265 789	+ 4,8%
Vrac > 80t	44 635	30 545	+ 46,1%	329 407	314 462	+ 4,8%
s/total vrac	193 477	169 848	+ 13,9%	1 687 118	1 610 458	+ 4,8%
s/total propane	213 855	188 208	+ 13,6%	1 903 252	1 825 726	+ 4,2%
GPLc/stations	11 802	11 271	+ 4,7%	138 874	153 327	- 9,4%
Total conditionné	59 569	52 283	+ 13,9%	594 644	597 170	- 0,4%
Total vrac	203 910	178 619	+ 14,2%	1 794 024	1 719 736	+ 4,3%
TOTAL	275 281	242 173	+ 13,7%	2 527 542	2 470 233	+ 2,3%
dont carburant	20 975	19 616	+ 6,9%	236 697	248 721	- 4,8%

Evolution des prix internationaux (CIF ARGUS Propane)

	novembre 2004	octobre 2004	Variation %
Moyenne mensuelle CIF ARGUS \$/tonne	438	480	- 8,75 %

L'analyse de Bruno Girard (Rubisgaz)

Déjouant tous les pronostics (toutes les attentes.....), les prix CIF du propane en novembre ont accusé dans un premier temps une baisse d'environ 40 \$/MT sur la première quinzaine avant de repartir à la hausse - dans un mouvement quasi symétrique - d'environ 50 \$/MT sur la deuxième quinzaine du mois. L'accroissement de la production en mer du Nord (Norvège), des températures encore insuffisamment hivernales pour impacter la demande des consommateurs et l'absence de réels arbitrages en dehors de la zone NWE sont autant d'éléments dont la conjugaison a renforcé le sentiment d'un marché physiquement long que même la demande pétrochimique n'est pas parvenue à estomper. L'incertitude qui pèse par ailleurs sur la variation des cours du brut entretient une relative confusion que, peut-être, seule l'arrivée d'un hiver froid et durable serait à même de mettre terme. ■

Installations neuves Gaz Propane

	MOIS			CUMUL		
	nov-04	nov-03	Var %	2004	2003	Var %
Alsace	44	69	- 36%	406	432	- 6%
Aquitaine	265	225	+ 18%	1686	1568	+ 8%
Auvergne	73	80	- 9%	618	681	- 9%
Basse-Normandie	50	72	- 31%	489	518	- 6%
Bourgogne	67	84	- 20%	446	484	- 8%
Bretagne	135	135	+ 0%	1112	1052	+ 6%
Centre	166	148	+ 12%	1052	1122	- 6%
Champagne-Ardenne	28	58	- 52%	310	331	- 6%
Corse	33	32	+ 3%	342	247	+ 38%
Franche-Comté	31	68	- 54%	431	485	- 11%
Haute-Normandie	52	67	- 22%	480	500	- 4%
Ile-de-France	52	57	- 9%	384	328	+ 17%
Languedoc-Roussillon	141	148	- 5%	899	897	+ 0%
Limousin	54	56	- 4%	372	420	- 11%
Lorraine	45	67	- 33%	403	510	- 21%
Midi-Pyrénées	222	217	+ 2%	1527	1499	+ 2%
Nord-Pas-de-Calais	74	66	+ 12%	574	476	+ 21%
Pays de la Loire	139	151	- 8%	1129	1143	- 1%
Picardie	64	115	- 44%	628	646	- 3%
Poitou-Charentes	101	111	- 9%	822	738	+ 11%
Provence-Alpes-Côte d'Azur	182	195	- 7%	1320	1220	+ 8%
Rhône-Alpes	253	252	+ 0%	2195	2006	+ 9%
TOTAL	2 271	2 473	- 8%	17 625	17 303	+ 2%

Statistiques CCI installations Propane neuves ■ (source Qualigaz)

Textes parus au JO

Réglementation sur la sécurité des navires

□ **L'arrêté du 30 septembre 2004** modifiant l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires est paru au Journal officiel n°252 du 28 octobre 2004 (page 18 178).

NOR : EQUK0401319A

Réglementation des Installations classées

□ **L'arrêté du 22 octobre 2004** relatif aux valeurs de référence de seuils d'effets des phénomènes accidentels des installations classées est paru au Journal officiel n°295 du 19 décembre 2004 (page 21 626).

NOR : DEVP0430399A

Nouvelle norme

□ **La norme XP D 35-360** « Installations professionnelles ambulantes, destinées aux applications alimentaires, utilisant les GPL » (indice de classement D 35-360) est parue en novembre 2004.

Cette norme expérimentale spécifie les exigences applicables aux installations ambulantes utilisant les gaz de pétrole liquéfiés, à usage professionnel et/ou commercial mettant en oeuvre des appareils de cuisson, de préparation culinaire, de chauffage et autres matériels associés.

Les installations visées par la présente norme sont soit montées sur place avant chaque utilisation, soit montées en permanence sur des véhicules (camions, camionnettes, remorques, modules ou conteneurs spécialisés) prévus à cet effet.

Cette norme est une réponse aux soucis du terrain, face aux interdictions sporadiques du GPL sur les marchés.

Elle a pour but de permettre et faciliter l'installation et l'utilisation d'appareils GPL destinés aux applications culinaires ambulantes.

Echanges avec l'Espagne

Une délégation de l'association GPL espagnole, composée des responsables techniques et HSE de 6 sociétés distributrices, a récemment rendu visite au CFBP. Elle était intéressée par les procédures françaises utilisées pour la requalification des réservoirs petit vrac, et notamment par la mise en œuvre de l'émission acoustique pour les réservoirs enterrés.

La journée du 14 décembre a été consacrée à une réunion qui a permis de faire le point sur les méthodes et la réglementation appliquées dans chacun des pays.

Des représentants de l'Institut de Soudure ont rappelé l'historique du développement de l'émission acoustique et exposé les principes de cette technique de contrôle non destructif.

Le lendemain, la délégation, accompagnée de membres du groupe de travail matériel et d'un représentant du GTC, s'est rendue dans la région de Poitiers pour assister au contrôle sur site d'un réservoir enterré par émission acoustique. Environ 600 essais de ce type ont été menés en 2004 par les équipes de l'Institut de Soudure et GLI/Citergaz.



Les échanges ont été nombreux et enrichissants pendant ces deux journées.

En effet, les exploitants espagnols ne bénéficient pas d'aménagements à leur réglementation

nationale, et notamment pas d'un système de requalification par échantillonnage : chaque réservoir GPL petit vrac, aérien ou enterré, doit, dans ce pays, subir tous les 12 ans une épreuve hydraulique qui est pratiquée sur site.

Ces obligations ne sont pas sans poser de nombreux problèmes, tant techniques que financiers et commerciaux, et sont un frein au développement du marché.

Nos collègues sont repartis déterminés à présenter un dossier à leur administration, et envisagent bien sûr de continuer les relations avec le CFBP, surtout si une cession de technologie concernant l'émission acoustique pouvait être envisagée. ■

Nomination de Frédéric Herson, président du CEN/TC 181

Frédéric Herson vient d'être nommé au poste de chairman du « Technical committee » 181, comité européen regroupant l'ensemble des travaux de normalisation des appareils utilisant uniquement des GPL, ainsi que des détendeurs, tuyaux et flexibles les alimentant.

Chez Primagaz depuis 11 ans, F.Herson est actuellement chef de projet Recherche et Développement s'occupant également des partenariats constructeurs nationaux et du développement petit matériel gaz.

Il est impliqué dans la normalisation depuis 3 ans en tant qu'expert du groupe WG9 qui a réalisé la norme sur les chauffages de terrasse. ■

Nouveau : le « Guide professionnel sur la sûreté des transports de GPL suivant les dispositions du chapitre 1-10 ADR et RID »

Des dispositions portant sur la sûreté ont été introduites dans l'ADR et le RID version 2005.

Il s'agit des mesures ou des précautions à prendre pour minimiser le vol ou l'utilisation impropre de marchandises dangereuses pouvant mettre en danger des personnes, des biens ou l'environnement.

Le texte de ces dispositions est assez général dans sa rédaction, et la profession a considéré qu'il était important d'élaborer un guide pour décliner ces dispositions réglementaires à l'activité GPL.

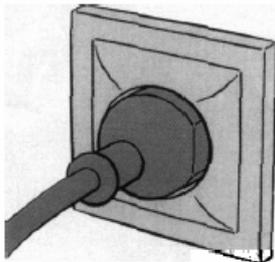
Ce guide professionnel est le résultat des travaux d'un groupe de travail spécifique réuni au CFBP. Il donne des indications et propose des modalités pratiques sur la mise en œuvre des dispositions sur la sûreté telles que prévues dans l'ADR et le RID.

■ Dans la presse

- Energies : combien ça coûte ? Maison & Travaux, 01/11/2004
- Chauffage GPL : pourquoi pas ! L'entrepreneur, équipements techniques, 01/11/2004
- 2005, l'année du bâtiment énergétiquement efficace, Energie Plus, suppl., 15/11/2004
- CO2, NH3 et propane : les candidats au remplacement du R410A, CFP Chaud Froid Plomberie, 01/12/2004 (extrait)

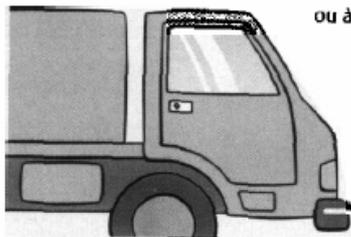
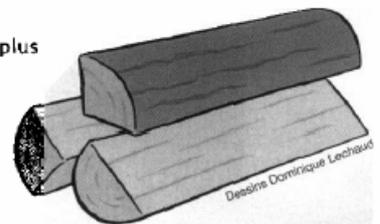
Energies **Combien ça coûte ?**

Si le prix de l'investissement que représente l'installation de chauffage est déterminant, celui du kWh de l'énergie qui va l'alimenter engage pour l'avenir. Faites vos comptes !



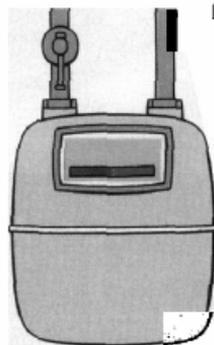
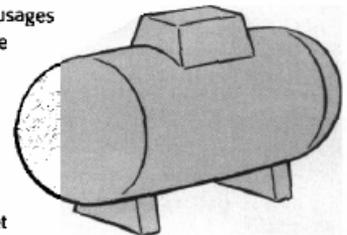
L'électricité coûte, lorsqu'elle sert au chauffage de la maison, env. 10,6 centimes du kWh, taxes et abonnement compris (hypothèse tarif "heures creuses" 12 kVA et consommation 13 000 kWh/an). Le chauffage électrique direct par convecteurs ou radiateurs, qui a l'avantage d'un investissement initial réduit et d'un entretien nul, est indiqué dans les maisons très bien isolées, les petits logements, les régions au climat doux, les résidences secondaires... Il doit être associé à un système de gestion-programmation efficace.

Le bois, largement utilisé dans les zones rurales, est la plus économique des énergies de chauffage (prix du stère 33 à 37 €, soit environ 1,7 centime par kWh). S'il implique manutention et stockage il mérite d'être étudié, ne serait-ce qu'en appoint d'un système de chauffage classique. Un poêle ou un foyer fermé sont indiqués dans ce cas, d'autant que leurs performances ont été améliorées : certains atteignent des rendements instantanés de 70/80 %, les chaudières à bois ou à granulés pouvant dépasser les 80 %.



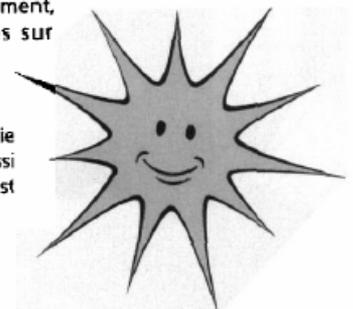
Le fioul est actuellement facturé 4,69 centimes par kWh environ (contre 3,93 l'année dernière à la même époque). Cette augmentation, dont on connaît les causes, entraîne celles du gaz naturel et du GPL, indexés sur le prix du fioul : les écarts sont donc maintenus... Le fioul doit être stocké (cuve) et ne permet pas la cuisson, laquelle implique de faire appel à l'électricité ou au gaz en bouteilles.

Le GPL, ou propane, qui a l'avantage d'être multi-usages (cuisson), coûte 8,45 centimes le kWh (34 890 kWh/an, citerne louée). La cuve étant remplie lors de la livraison, il faut payer env. 1070 € (prix à la tonne) avant de consommer (avec le fioul, on choisit le volume livré). Mais les pétroliers offrent de nouvelles solutions. Ainsi, avec Primacompteur, Primagaz propose une facturation au kWh : grâce à un compteur individuel, on paie après avoir consommé; un abonnement mensuel se substituant à la consigne ou à la location. Une citerne peut devenir commune à plusieurs utilisateurs. Antargaz avec Consomatic et Butagaz avec Gazaumois permettent de répartir la consommation sur 10 mensualités.



Le gaz distribué par Gaz de France a un prix au kWh proche de celui du fioul, de l'ordre de 4,06 centimes taxes et abonnement compris (hypothèse tarif B1, consommation annuelle de 7000 à 30 000 kWh). Si vous en disposez, n'hésitez pas, car c'est une énergie souple et économique, qui assure, en outre, tous les usages, y compris la cuisson. GDF a créé DolceVita, une gamme de quatre offres répondant aux besoins actuels (efficacité, confort, esthétique, économie d'énergie...). Pour tout savoir sur ces offres, mais aussi sur le raccordement, le financement, l'installation, les consommations... il suffit d'appeler le conseiller Gaz de France (0810 140 150).

Le solaire est une énergie gratuite. Si elle nécessite un investissement, il a l'avantage de s'autofinancer avec les économies réalisées sur la facture d'énergie de la maison. Et plus cette énergie (électricité, fioul, gaz...) est chère, plus le temps de retour de l'investissement est faible, et plus le solaire devient compétitif. La conjoncture n'étant guère favorable aux prix des énergies conventionnelles, le solaire a toutes les chances de devenir une énergie d'avenir, assurant une indépendance d'approvisionnement et contribuant aussi à la réduction de l'effet de serre. De plus, le solaire est subventionné, c'est pourquoi il doit être étudié, au même titre que les autres énergies



Les prix des énergies ont été relevés sur le site www.minefi.gouv.fr

Chauffage GPL : pourquoi pas !

L'évolution de la réglementation (arrêté du 13 juillet 2000) et la libéralisation du marché des énergies permettent aux propaniers de réaliser la distribution de gaz propane (GPL) en réseau. Les applications possibles concernent le chauffage et l'eau chaude sanitaire, mais le marché est encore en plein développement car cette application est mal connue.

Offrant les mêmes avantages que le gaz naturel, l'utilisation du GPL possède une seule différence : les brûleurs, dont il est nécessaire de modifier les réglages pour maintenir les performances indiquées par les fabricants. L'un des gros avantages des radiateurs à gaz propane est de diffuser une chaleur bien répartie dans la pièce chauffée, sans créer de phénomène de poussières en suspension, ni d'assèchement de l'air ambiant. Un progrès dû à la conjugaison de deux techniques : le rayonnement et la convection. Si la maison à équiper est une résidence principale, il vaut mieux proposer une chaudière mixte.

S'il s'agit d'une maison de campagne, peu fréquentée, ou si l'habitation est trop petite pour justifier un chauffage central, il peut être intéressant de s'équiper en appareils indépendants. Les radiateurs peuvent être adaptés à trois appareils. Seule contrainte : le stockage se fait à l'extérieur dans une cuve. Une surface de 8 m² minimum est requise pour les citernes enterrées. Renseignements : Comité français butane propane (CFBP), au : 01.41.97.02.80.

BÂTIMENT

2005, L'ANNÉE DU BÂTIMENT ÉNERGÉTIQUEMENT EFFICACE

Dans son interview, Pierre Hérant, chef du département Bâtiment et Urbanisme de l'Ademe, fait le point sur les différents textes législatifs et

réglementations qui vont permettre de faire évoluer les bâtiments neufs mais aussi les bâtiments existants. L'année 2005 s'annonce très intéressante avec l'arrivée de la nouvelle réglementation thermique et la préparation de la transposition de la directive sur la performance énergétique du bâtiment. L'Ademe se tient prête.

Quel est l'impact du secteur du bâtiment sur la consommation d'énergie en France ?

Deux chiffres sont particulièrement représentatifs : 70 millions de tonnes d'équivalent pétrole sont consommées chaque année pour le secteur du bâtiment, soit 43% de la consommation énergétique nationale, et 120 millions de tonnes de CO₂ sont émises chaque année, soit 25% des émissions françaises.

Le concept de facteur 4 est utilisé pour matérialiser la réduction des émissions de GES que doivent opérer les pays industrialisés pour limiter le changement climatique d'ici 2050. En résumé, le facteur 4 dans le bâtiment correspond donc à une diminution de 75% des émissions de GES. Etant donné le bouquet énergétique actuel, il faut baisser de 75% la consommation énergétique dans le secteur du bâtiment d'ici à 2050 ce qui représente une réduction régulière de 3% par an. Actuellement, nous sommes loin du compte. En effet, on pense que le bâtiment neuf n'aura pas trop de problèmes pour réduire ses consommations de 3% par an, mais le secteur du bâtiment ancien posera un problème autrement plus préoccupant. Le secteur du bâtiment neuf représente un flux annuel de 300 000 nouveaux logements par an alors que le secteur du bâtiment ancien regroupe 30 millions de logements. Le stock de bâtiments à réhabiliter est énorme. La très longue durée de vie des bâtiments constitue un désavantage dans ce cas. Nous devons donc fortement accélérer le rythme et le niveau de performance énergétique des réhabilitations.

Comment le secteur du bâtiment peut-il parvenir à réduire ses consommations d'énergie ?

Nous sommes dans une période particulièrement propice à l'action. Il y a une profusion de textes actuellement qui peuvent nous aider à développer ce message. En France, la directive européenne sur la performance énergétique du bâtiment est le texte qui nous a le plus aidés. Cette directive a été publiée en décembre 2002 et doit

être transposée par l'ensemble des pays membres avant le 4 janvier 2006. La directive comporte beaucoup d'éléments très intéressants et les Etats membres devront s'y plier.

Le premier aspect significatif est la mise en place d'une réglementation énergétique pour les bâtiments existants. Dans un premier temps, seuls les bâtiments réhabilités sont concernés sous certaines conditions : la surface doit être supérieure à 1000 m², le coût de la réhabilitation doit au moins représenter 25% du coût du bâtiment.

Le deuxième aspect significatif est l'instauration d'une périodicité pour toutes les réglementations thermiques, dans le neuf et l'existant. Ces réglementations doivent être revues tous les 5 ans. Cette périodicité était déjà apparue en 2000 en France. L'ADEME avait beaucoup travaillé pour faire inscrire dans le PNLCC (plan national de lutte contre le changement climatique) une mesure qui visait à mettre en œuvre une révision de la réglementation thermique tous les 5 ans. Donc depuis le PNLCC publié en 2000, cette périodicité était acquise même si elle était toujours plus ou moins négociable. Avec la directive, cette périodicité devient une obligation.

Le troisième aspect significatif nous tient particulièrement à cœur à l'ADEME et surtout depuis longtemps. Il s'agit du certificat de performance énergétique aussi appelé étiquette énergie. La terminologie n'est pas encore adoptée car le ministère souhaite pour sa part le baptiser diagnostic de performance énergétique, afin de l'associer aux autres types de diagnostics (termite, plomb, amiante...). Basé sur le même principe que l'étiquette énergétique sur les appareils ménagers (classement par niveaux : A, B, C...), le certificat devra obligatoirement être fourni lors de la location ou de la vente d'un local (logement ou bureau). Il comportera une valeur en kWh/m² qui permettra de comparer la consommation énergétique de plusieurs logements ou locaux. Des recommandations sur les points faibles (chaudière obsolète, mauvaise isolation, ...) seront également ajoutées. La transposition de cette mesure va être liée à la mise en place d'un réseau de professionnels et des délais supplémentaires ont été prévus pour l'appliquer. Dernier aspect significatif, la directive

instaure un contrôle périodique des chaudières, ou des installations de chauffage à partir d'une certaine taille, et il en sera de même pour les installations de climatisation. Cette visite permettra de vérifier le mode de fonctionnement de ces équipements et de fournir des recommandations d'amélioration. Là aussi, des délais ont été accordés par rapport à l'échéance de janvier 2006 pour pouvoir mettre en place un réseau de professionnels qui soient neutres et indépendants.

Le Plan Climat 2004 anticipe certaines de ces mesures, la France est-elle en avance ?

Un gros travail de propositions a été fait en amont grâce à de nombreuses réunions de travail entre les experts de la DGUHC (direction générale de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction), de la MIES, du CSTB et de l'ADEME. La plupart des nouvelles mesures du Plan Climat faisaient partie des propositions qui attendaient juste la bonne occasion. Le Plan Climat ainsi que la directive européenne sur la performance énergétique des bâtiments ont permis de mettre en place un certain nombre d'idées. La future loi d'orientation sur l'énergie et la prochaine Loi de finances confirmeront et définiront très précisément l'ensemble des mesures. Depuis l'année 2000, nous sommes dans une optique très favorable en terme de réflexion et de mesures dans le secteur du bâtiment. C'est encourageant même s'il faut encore passer de l'écrit aux actes.

Où en est la réglementation thermique 2005 ?

Il est inscrit dans le Plan Climat 2004 que la RT 2005 permettra un gain de 15% par rapport à la RT 2000. Il est également écrit qu'en 2020, il faudra avoir réalisé un gain de 40% toujours par rapport à la RT 2000. Le niveau d'exigence est donc fixé. Concernant le contenu, les exigences seront bien évidemment renforcées sur tous les postes. Cependant, comme de gros progrès ont déjà été faits sur l'isolation thermique, l'effort devra être accentué sur d'autres domaines, notamment les équipements. Il est essentiel également de continuer le travail sur la correction des ponts thermiques car il n'a pas abouti avec la RT 2000. Il reste encore à résoudre cette particularité française qui est de fabriquer des bâtiments avec beaucoup de ponts thermiques. La réglementation va également renforcer les exigences dans le domaine de la perméabilité à l'air. Des discussions sont encore en cours pour savoir comment imposer le retour à une vision bioclimatique des bâtiments : faire en sorte par exemple d'avoir un gain en terme d'apport gratuit (solaire principalement) grâce à une meilleure orientation des bâtiments. L'ADEME souhaite également inscrire l'eau chaude sanitaire solaire comme système de référence. Notre optique est de sensibiliser les maîtres d'ouvrage à son utilisation.

Jusqu'à présent, toutes les réglementations thermiques successives ont été basées sur la comparaison entre un bâti-

ment réel (celui qu'on va construire) et un bâtiment de référence. Ce dernier possède la même géométrie mais il est équipé de systèmes/composants de référence comme par exemple isolation de référence, équipements climatiques de référence qui sont donnés dans les textes réglementaires. La réglementation impose que le bâtiment projeté ait une performance énergétique au moins égale à ce bâtiment de référence. A l'ADEME, nous n'étions pas satisfaits et nous souhaitions plutôt utiliser comme référence absolue, la consommation énergétique en kWh par m². Après discussions, la DGUHC en a accepté le principe. Dans la RT 2005, il est probable que les deux systèmes vont cohabiter et donc il faudra travailler avec un bâtiment de référence mais en ne dépassant pas une valeur de consommation absolue. Dans la RT 2010, on ne parlera plus qu'en kWh/m². Il faut aussi acquérir les connaissances pour différencier les kWh/m² utilisés pour le chauffage, l'eau chaude sanitaire, l'éclairage et le reste. Il sera plus facile de le faire dans les logements que dans le tertiaire. Il reste un gros travail de recueil de données et d'organisation de ces données à faire.

La principale innovation de la RT 2005 est de prendre en compte la climatisation. Jusqu'à présent, un certain nombre d'exigences étaient imposées aux bâtiments climatisés mais nous n'avions pas développé de méthode de calcul réglementaire. Nous avons mis du temps avec la DGUHC à développer cette méthode car elle est plus complexe que pour le chauffage. Donc dans la RT 2005, il y aura une méthode de calcul des consommations des bâtiments neufs climatisés et nous mettrons en place des exigences de performances qui sont en cours de définition. L'ADEME demande pour sa part qu'un bâtiment chauffé et climatisé ne consomme pas plus qu'un bâtiment simplement chauffé.

■ **Quand va sortir la RT 2005 ?**

Les travaux devraient être terminés à la fin du 1er semestre 2005. Ensuite, il y a une phase de validation au niveau des instances françaises car il s'agit de textes de loi puis une autre phase de validation au niveau européen qui prend environ trois mois. Il faut de l'ordre de 6 mois pour faire tout ce circuit. Les tex-

tes validés devraient sortir avant la fin de l'année 2005 avec une date d'application qui pourrait être fixée au 1er juin 2006, donc avec 6 mois de délai pour l'application comme ça avait été le cas pour la RT 2000. Les premiers bâtiments RT 2005 seront donc livrés en 2007.

■ **En juillet dernier, un grand programme de recherche sur le bâtiment, le PREBAT, a été lancé. Qu'est ce qui va changer dans le monde de la recherche ?**

Depuis 2002, des recherches sont menées dans le cadre du programme «Préparer le bâtiment à l'horizon 2010» mis en œuvre par l'ADEME et le PUCA (Plan Urbanisme Construction et Architecture). L'objectif est de mobiliser un réseau d'acteurs pour identifier les progrès réalisables et faire des propositions de recherches et d'études. En trois ans, les résultats sont déjà très satisfaisants puisque nous avons eu 450 propositions et 150 projets retenus. Un bilan d'avancement sur les projets qui ont été retenus est régulièrement donné. Certains sont déjà bien avancés, d'autres sont plus difficiles à monter. Notre objectif est de parvenir à un programme encore plus ambitieux. Dans le domaine du bâtiment, nous avons toujours en ligne de mire ce qui s'est passé dans le domaine des transports. En effet, ce secteur bénéficie d'un grand programme de recherche collaboratif baptisé PREDIT qui est doté de 300 millions d'euros sur 5 ans (soit 60 millions d'euros par an), ce qui fait rêver. Dans le secteur du bâtiment, notre optique était de monter quelque chose de similaire. Nous avons travaillé principalement avec le ministère de l'Équipement pour relancer l'idée d'un PREBAT. Finalement, le programme PUCA/ADEME «Préparer le bâtiment à l'horizon 2010» a permis de préparer le PREBAT qui a été officialisé par le Plan Climat 2004. Même si les chiffres ne sont pas à la hauteur du PREDIT, le PREBAT sera doté en 2005 de 5 millions d'euros puis de 10 millions d'euros en 2006 et de 15 millions d'euros à partir de 2007. On peut bien évidemment espérer une somme encore plus importante au-delà en fonction des résultats obtenus. Avec le PREBAT, nous sommes donc partis sur un programme national de recherche d'une quinzaine d'années.

Désormais, le but est de structurer un programme de recherche suffisamment intéressant pour attirer tous les partenaires du secteur. Nous sommes actuellement dans la phase de construction du PREBAT. L'objectif est de produire un document d'orientation avant la fin de l'année. Ensuite, le PREBAT sera piloté par le ministère de la Recherche. Il faudra monter les comités de pilotage et les groupes de travail. Il faut trouver une sorte de dynamique qui puisse être intéressante pour que les équipes puissent être aidées, accompagnées. Nous voudrions aussi éviter de ne recourir qu'à la formule habituelle de l'appel à propositions où il y a une équipe retenue qui travaille pendant 2 à 3 ans, un bilan réalisé et puis tout s'arrête pour cette équipe. Il faut construire des bâtiments de démonstration sur lesquels des performances sont annoncées qui seront ensuite vérifiées. Si elles ne coïncident pas, il faudra revenir sur le chantier et remédier au problème. Il s'agirait de bâtiments habités. Il est nécessaire aussi de travailler avec les ouvriers qui, sur le chantier, mettent en œuvre les produits. On a sans doute beaucoup à apprendre.

■ **Y aura-t-il une complémentarité entre le PREBAT et la fondation Bâtiment Energie ?**

Quatre industriels (Arcelor, Lafarge, EDF et Gaz de France) ont décidé en juin 2004 de mobiliser une somme considérable (1 million d'euros chacun) afin de lancer cette fondation qui sera abondée au même niveau par les Pouvoirs Publics. La fondation Bâtiment Energie est une initiative public-privé très significative. Les objectifs de la fondation sont de plusieurs ordres, notamment parvenir à des bâtiments anciens rénovés sans contribution à l'effet de serre et construire des bâtiments neufs à énergie positive. Pour ce faire, elle va soutenir et valoriser des programmes de recherche.

Bien évidemment, le PREBAT et la fondation seront complémentaires. Il ne s'agit pas de programmes concurrents. La fondation Bâtiment Energie tiendra compte des orientations et des travaux faits dans le PREBAT et réciproquement. Il y aura des passerelles entre les deux. Il faudrait que nous parvenions au final à présenter des bilans conjointement. Dans un premier temps, l'ensemble des

travaux sur le bâtiment à énergie positive seront faits dans le cadre de la fondation. La Fondation est encore en train de se construire, elle doit élaborer son cahier des charges puis lancer ses appels à propositions. Dans un premier temps, elle bénéficiera de deux millions d'euros par an pour pouvoir travailler. Dès qu'elle aura consommé 80% de son budget, ses statuts prévoient sa dissolution. La Fondation devrait durer environ 4 années.

Quelle est la place de l'ADEME ?

Outre le programme «Préparer le bâtiment à l'horizon 2010» dans lequel nous apportons 4 millions d'euros chaque année, l'ADEME participe aux travaux réglementaires. En tant que force de proposition, nous intervenons sur la fixation des exigences. Par ailleurs, le fait d'orienter nos budgets sur un certain nombre d'études nous permet au final de faire passer la plupart de nos souhaits. Nous orientons toujours nos travaux dans l'objectif de demander plus pour la maîtrise de l'énergie et l'environnement, c'est le rôle de l'Ademe, d'être le Monsieur Plus dans les travaux qu'elle soutient !

Cependant, il ne faut pas négliger deux autres aspects :

- Le comportement des usagers : les bâtiments ne pourront pas progresser jusqu'à des niveaux très élevés s'il n'y a pas, en même temps, une éducation des usagers et des modifications de comportements.

- La mise en place de produits financiers : si nous voulons intervenir fortement sur le bâtiment, il faut y mettre les moyens. Nous n'avons pas encore chiffré les dépenses nécessaires mais elles seront de l'ordre de plusieurs milliards d'euros pour arriver à rehausser la performance énergétique de l'ensemble du parc. L'effort à faire est probablement du même niveau que l'effort de reconstruction d'après guerre. Certainement, il y aura des bâtiments à reprendre très fortement, des bâtiments à démolir en nombre plus important. Les incitations financières doivent être suffisamment significatives pour que les particuliers décident d'investir. En 2005, de nouvelles mesures incitatives vont être mises en place sous la

forme de crédits d'impôt et nous proposerons de travailler également sur les outils financiers dans le cadre du PREBAT.

L'année 2005 sera une année déterminante pour le bâtiment ?

Depuis 2000, il y a eu une certaine progression : la RT 2000, le PNLCC, la directive européenne, la stratégie nationale du développement durable, le Plan Climat, le projet de loi de finance, ces mesures se complètent les unes les autres et se précisent. Tout ceci débouche en 2005 avec la réglementation thermique et la préparation de la transposition de la directive européenne. L'année 2005 sera une grande année. Notre objectif est d'être présents sur le plus grand nombre de fronts.

**Propos recueillis
par Christelle Deschaseaux**

EXTRAIT (Quels fluides frigorigènes pour demain ?)

Cf article complet dans CFP de décembre 2004, pages 39-47

**CO₂, NH₃ et propane :
les candidats au remplacement
du R 410A**

Concernés au premier chef par des menaces sur l'utilisation du R 410A, les constructeurs comme DAIKIN, par exemple, expérimentent le R 32 en remplacement du R 410A dans les DRV.

Le R 32 entre déjà pour 50 % dans la composition du R 410A, son ODP est nul mais son GWP₁₀₀ est tout de même égal à 650.

L'association EPEE, émanation des fabricants de fluides, a pour sa part déposé une requête devant la Commission Européenne contre le règlement Autrichien du 10 décembre 2002, qui instaure à partir du 1^{er} janvier 2008 l'interdiction de tous les HFC, dont le R 410A.

Ce règlement, un peu byzantin, prévoit de nombreuses exceptions. Mais une chose est claire cependant : s'il entrerait en vigueur, il ne serait plus possible d'installer en Autriche dans un peu plus de trois ans de nouveaux splits, multi-splits et DRV utilisant un HFC.

Ce calendrier est serré. Fabricants et chimistes craignent par dessus tout qu'il soit suivi par d'autres pays, voire que l'Autriche ne réussisse à convaincre l'ensemble de l'Union Européenne.

GREENPEACE soutient activement la réglementation autrichienne, dans le but de lutter contre l'effet de serre et le réchauffement de la planète. Ce n'est pas un interlocuteur dont nous avons l'habitude en Génie Climatique, mais il faudra nous y faire. Greenpeace et d'autres organisations non-gouvernementales deviennent d'efficaces défenseurs du développement non-polluant et durable (sustainable development).

Il existe en froid commercial des solutions de remplacement des fluides frigorigènes HFC, par le CO₂, l'ammoniac ou le propane dans certains cas. Leur mise en œuvre n'est pas simple. Seul le propane peut, dans certaines conditions, se prêter à un retrofit. Le CO₂, en raison de ses caractéristiques de pression, conduit souvent à concevoir des systèmes à deux étages : premier étage à l'ammoniac, second étage au CO₂. Cela impose de toute manière un renouvellement complet de l'installation. Il n'est pas question de "retrofit" avec du CO₂ ou du NH₃.

En revanche, en climatisation, il n'existe clairement pas de solution acceptable aujourd'hui pour tous les matériels. Pour les petits climatiseurs monoblocs, les pompes à chaleur et les monosplits, le propane (R 290) offre une solution : son ODP est nul et son GWP₁₀₀ est égal à 3 seulement. Il est reconnu comme dangereux en raison

de son explosivité, mais à faible charge, le risque demeure réduit et ses performances sont très élevées. Son emploi est limité à une charge maximale de 3 kg pour les applications résidentielles.

Aussi bien l'ISO que le CENELEC sont en train de mettre au point des règles d'utilisation des réfrigérants inflammables.

Côté ISO, un FDIS (Final Draft International Standard, une proposition de Norme ISO) a été publié au début de l'automne 2004 sous la référence IEC 61D/125/CVD. On ne peut, semble-t-il, pas faire plus clair, mais il paraît que ce titre parle beaucoup aux initiés ! Il porte sur la formation et la qualification du personnel admis à utiliser des réfrigérants inflammables, sur le type de connexions permises pour les appareils qui en utilisent, sur les tests de résistance aux vibrations avant commercialisation des appareils, etc.

Cela devrait aboutir à une révision de la norme IEC 60335-2-40.

Le CENELEC s'attachant en même temps et, espérons-le, dans les mêmes termes, à la révision de la norme EN 60335-2-40, traduction européenne de la norme ISO.

Tout cela a pour but d'améliorer la sécurité des personnels qui travaillent sur des équipements chargés en fluides frigorigènes inflammables, ainsi que leurs utilisateurs finaux.

Pour les multisplits et les DRV (plus de 700 m de réseau, des dizaines d'unités intérieures, etc.), le propane semble difficilement concevable. Il existe cependant des expériences britanniques, des field-tests, comme ils disent, dans lesquelles des systèmes DRV ont été chargés en propane. Ils fonctionnent parfaitement : le propane est un excellent fluide en terme de ren-

Suite

dement thermique et ce n'est pas cette question qui fait débat. Les frigoristes dans leur majorité et les diverses autorités sont réticents à autoriser la circulation sous pression de plusieurs dizaines de kg de propane dans des centaines de mètres de tubes dissimulés en faux-plafonds, en bureaux, en hôtellerie, etc. Ils estiment les risques trop importants. Le propane est un gaz lourd, tous ces faux-plafonds ne sont pas ventilés. Ils abritent toutes sortes de canalisations et conduits, dont les alimentations électriques et courants faibles.

Malgré les plus grandes précautions, la plupart des installations de climatisation sont fuyardes, même de façon minimale.

La réduction des fuites ou confinement du fluide est un enjeu majeur. C'est aussi un point qui joue nettement en la défaveur du R 410A en DRV et en multisplits. Ses détracteurs soulignent à quel point il sera impossible d'empêcher les fuites de R410A dans un DRV, même s'il est très soigneusement mis en œuvre. Les installateurs allemands et leurs organisations professionnelles, dont le VDKF (syndicat des frigoristes) ont lancé une initiative particulière pour améliorer l'étanchéité des installations. Le VDKF propose la création d'un "cachet certifiant l'étanchéité" qui atteste que l'étanchéité d'une installation a été vérifiée selon les normes en vigueur. Par ailleurs, il a mis au point "Leakage & Energy Control", un logiciel de monitoring de fuites, spécialement adapté aux besoins des entreprises de réfrigération et de climatisation. Enfin, il propose d'imposer une obligation de maintenance des installations de climatisation et de froid. Il espère convaincre ses homologues européens de soutenir sa démarche.

Cf article complet dans CFP de décembre 2004, pages 39-47



CFBP infos

N°11 Décembre 2004

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

Sommaire

■ Statistiques p 1

Données climatiques

Ventes de GPL en France

Evolution des prix internationaux

Installations neuves Propane

■ Actualités techniques et réglementaires p 4

GPL carburant, véhicules équipés en seconde monte : nouvelle réglementation

■ En bref p 4

Propane : plan média 2005 du CFBP

Nouveautés :

DVD « GPL et sécurité »

« Guide scénarios GPL »

■ Agenda p 5

■ Dans la presse p 6

Pour joindre le CFBP
E-mail : contact@cfbp.fr

Tél : 01 41 97 02 80

Fax : 01 41 97 02 89

Comité Français du Butane et du Propane

Tour Arago-Défense

5, rue Bellini

92806 Puteaux cedex

■ Statistiques

Données climatiques

En décembre 2004, la température moyenne s'établit à 4,5°C, en baisse de 1°C par rapport à décembre 2003.

	Décembre 2004	Décembre 2003
Température moyenne	4,5°C	5,5°C
Nombre de jours ouvrés	23	22
Degrés-jours (DJ)*	356,4	326,7
Coefficient de rigueur**	1,03	0,94
Degrés-jours cumulés	1 897,5	1 822,1

* Les degrés-jours sont obtenus en multipliant la différence entre la température de base 16°C et la température constatée par le nombre de jours du mois considéré, base 42 stations.

** Le coefficient de rigueur résulte du rapport entre les degrés-jours constatés et les degrés-jours "normaux", calculés à partir des températures "normales" (moyenne trentenaire 1961-90), ce calcul étant pondéré par la répartition régionale des ventes de produits pétroliers ■ (source : Observatoire de l'énergie)

CHIFFRES-CLES DECEMBRE 2004

- Ventes profession tous produits 2004 vs 2003 : + 2 %
- Ventes bouteilles 2004 vs 2003 : - 0,9 %
- Ventes vrac propane 2004 vs 2003 : + 4,3 %
- CCI Qualigaz installations neuves 2004 vs 2003 : + 4 %

Ventes de GPL en France (en tonnes)

	MOIS			CUMUL		
	déc-04	déc-03	Variation	déc-04	déc-03	Variation
BUTANE						
Conditionné	37 609	41 174	- 8,7%	416 119	423 076	- 1,6%
Vrac	10 062	9 722	+ 3,5%	116 968	119 000	- 1,7%
s/total butane	47 671	50 896	- 6,3%	533 087	542 076	- 1,7%
PROPANE						
Conditionné	15 176	15 595	- 2,7%	164 398	165 676	- 0,8%
Condi/carburant	6 286	6 000	+ 4,8%	73 198	71 187	+ 2,8%
s/total conditionné	21 462	21 595	- 0,6%	237 596	236 863	+ 0,3%
Vrac carburant	2 947	2 894	+ 1,8%	33 858	33 101	+ 2,3%
Vrac 0 / 6t.	141 564	143 832	- 1,6%	1 052 223	1 007 349	+ 4,5%
Vrac 6 / 12t.	25 065	24 992	+ 0,3%	182 970	177 888	+ 2,9%
Vrac 0 / 12t	166 629	168 824	- 1,3%	1 235 193	1 185 237	+ 4,2%
Vrac 12 / 80t	38 031	36 216	+ 5,0%	296 267	285 592	+ 3,7%
Vrac 0 / 80t	204 660	205 040	- 0,2%	1 531 460	1 470 829	+ 4,1%
Vrac > 80t	39 085	35 920	+ 8,8%	368 492	350 382	+ 5,2%
s/total vrac	246 692	243 854	+ 1,2%	1 933 810	1 854 312	+ 4,3%
s/total propane	213 154	265 449	+ 1,0%	2 171 406	2 091 175	+ 3,8%
GPLc/stations	12 198	12 371	- 1,4%	151 072	165 698	- 8,8%
Total conditionné	59 071	62 769	- 5,9%	653 715	659 939	- 0,9%
Total vrac	256 754	253 576	+ 1,3%	2 050 778	1 973 312	+ 4,3%
TOTAL	328 023	328 716	- 0,2%	2 855 565	2 798 949	+ 2,0%
dont carburant	21 431	21 265	+ 0,8%	258 128	269 986	-4,4%

Evolution des prix internationaux (CIF ARGUS Propane)

	décembre 2004	novembre 2004	Variation %
Moyenne mensuelle CIF ARGUS \$/tonne	410	438	- 6 %

L'analyse de Djamel ELMESTARI (Butagaz)

Après une forte baisse des prix en novembre, le brut et l'ensemble du complexe énergétique ont encore perdu du terrain en décembre. Les annonces globalement rassurantes sur les stocks de brut et de produits raffinés, ainsi que la retombée de la fièvre spéculative ont été moteur dans cette évolution. Le propane a encore une fois suivi la tendance générale, perdant près de 30\$/T entre novembre et décembre, ce qui donne une courbe de prix très atypique : le propane a perdu environ 100\$/T entre son sommet de mi-octobre et la fin décembre, avant même le début de l'hiver. Toutefois, il faut noter que la demande est restée bonne, sous l'effet conjugué de la reconstitution des stocks et de conditions climatiques normales pour la saison. Le désintérêt de la pétrochimie et l'absence d'arbitrage vers les USA et l'Asie confirment cette bonne tenue du propane en Europe. A noter également : l'euro s'échangeait contre plus de 1.36\$ à la fin décembre, ce qui ne s'est jamais vu depuis l'introduction de la monnaie unique européenne. ■

Installations neuves Gaz Propane

	MOIS			CUMUL		
	déc-04	déc-03	Var %	2004	2003	Var %
Alsace	43	36	+ 19%	449	468	- 4%
Aquitaine	233	208	+ 12%	1 919	1 776	+ 8%
Auvergne	82	60	+ 37%	700	741	- 6%
Basse-Normandie	63	50	+ 26%	552	568	- 3%
Bourgogne	75	63	+ 19%	521	547	- 5%
Bretagne	139	129	+ 8%	1 251	1 181	+ 6%
Centre	170	117	+ 45%	1 222	1 239	- 1%
Champagne-Ardenne	40	28	+ 43%	350	359	- 3%
Corse	23	36	- 36%	365	283	+ 29%
Franche-Comté	64	57	+ 12%	495	542	- 9%
Haute-Normandie	76	61	+ 25%	556	561	- 1%
Ile-de-France	46	37	+ 24%	430	365	+ 18%
Languedoc-Roussillon	107	82	+ 30%	1 006	979	+ 3%
Limousin	40	45	- 11%	412	465	- 11%
Lorraine	65	29	+ 124%	468	539	- 13%
Midi-Pyrénées	212	182	+ 16%	1 739	1 681	+ 3%
Nord-Pas-de-Calais	72	52	+ 38%	646	528	+ 22%
Pays de la Loire	138	123	+ 12%	1 267	1 266	+ 0%
Picardie	60	55	+ 9%	688	701	- 2%
Poitou-Charentes	103	77	+ 34%	925	815	+ 13%
Provence-Alpes-Côte d'Azur	197	169	+ 17%	1 517	1 389	+ 9%
Rhône-Alpes	228	171	+ 33%	2 423	2 177	+ 11%
TOTAL	2 276	1 867	+ 22%	19 901	19 170	+ 4%

Statistiques CCI installations Propane neuves ■ (source Qualigaz)

■ Actualités techniques et réglementaires

GPL carburant, véhicules équipés en seconde monte : nouvelle réglementation

L'arrêté du 10 novembre 2004 modifiant l'arrêté du 4 août 1999 relatif à la réglementation des installations de gaz de pétrole liquéfiés des véhicules à moteur est paru au Journal officiel du 29 décembre 2004.

■ Les changements apportés par cet arrêté :

Par rapport à l'arrêté du 4 août 1999, l'arrêté du 10 novembre 2004 ajoute :

- une définition de l'installateur GPL (article 1er) et de la procédure de réception à titre isolé, notamment l'obligation faite à l'installateur GPL de fournir au propriétaire du véhicule un certificat de montage conforme au modèle fourni en annexe de l'arrêté (article 7)

- une obligation pour l'installateur GPL d'informer le propriétaire sur la réception de son véhicule par la DRIRE et de lui fournir en complément du certificat de montage la totalité des documents nécessaires à la constitution du dossier de demande de réception à titre isolé (article 8).

En outre, l'arrêté du 10 novembre 2004 abrogeant l'arrêté du 15 janvier 1985 (article 10), le CFBP n'est plus habilité à délivrer d'agrément aux installateurs GPL.

Le CFBP continuera cependant à soutenir le réseau des installateurs GPL carburant tout en restant vigilant sur le niveau de qualité des prestations rendues aux GPListes.

Arrêté du 10 novembre 2004, JO N°302, page 22218

NOR : EQU0401537A

<http://www.legifrance.gouv.fr/WAspad/UnTexteDeJorf?numjo=EQU0401537A>

■ En bref ...

Propane : plan média 2005 du CFBP

Le plan média 2005 pour renforcer l'image et la connaissance du gaz propane s'appuie sur une double utilisation de la télévision. Il comprend :

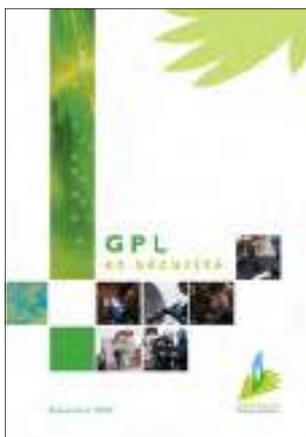
■ **Une campagne TV multi-chaînes d'une durée de 3 semaines :**

Durant cette campagne prévue du 10 au 31 mars 2005, l'utilisation du film promotionnel existant permettra de faire passer le message générique sur les trois usages de l'énergie Propane. Elle donnera lieu à la diffusion de 800 spots de 20", sur TF1 et les chaînes thématiques.

■ **Un sponsoring de la Météo sur France 2 à 19 h 55 d'une durée de 4 mois :**

En complément de la campagne TV classique, ce sponsoring donnera la possibilité de renforcer les argumentaires par une présence quotidienne, avec un film d'entrée et un film de sortie de 8"2, version « chauffage » du 31 janvier au 25 mars, version « cuisson » du 28 mars au 20 mai.

Nouveautés



DVD « GPL et sécurité »

Un outil de formation sur les caractéristiques du GPL et la sécurité liée à leur manipulation et leur utilisation est disponible depuis fin décembre.

(Pour toute information complémentaire : d.graff@cfbp.fr)

« Guide scénarios GPL »

Suite à la circulaire du 25 juin 2003 « Principes généraux pour l'élaboration et la lecture des études de dangers » - version 1 et à la loi du 30 juillet 2003 relative à la prévention des risques technologiques et naturels et à la réparation des dommages, les membres du CFBP ont décidé de réaliser un guide permettant de donner des règles et des éléments communs pour l'application de ces textes réglementaires.

Ce guide a pour objectif :

- de recenser les scénarios à prendre en compte sur les sites GPL soumis à autorisation avec servitudes d'utilité publique,
- de caractériser ces scénarios (hypothèses, conditions opératoires et conséquences),
- de hiérarchiser ces scénarios en fonction de leur gravité et de leur fréquence,
- de déterminer la probabilité d'occurrence des scénarios définis comme critiques, en fonction des barrières mises en place.

Ce guide est amené à évoluer pour prendre en compte les textes d'application de la loi du 30 juillet 2003 et le retour des premiers PPRT (Plan de Prévention des Risques Technologiques). (c.erhel@cfbp.fr)

■ Agenda

4 JANVIER 2005 ►

La rencontre entre Thierry Trouvé, Directeur de la Prévention des Pollutions et des Risques, et Francis Jan, Président du CFBP a permis de faire le point sur les sujets en cours. Les échanges ont principalement porté sur la circulaire du 25 juin 2003 et les sites Seveso du CFBP. Les membres du CFBP ont rendu dans les délais les études technico-économiques des 14 sites A et des 18 sites B. Mais peu d'arrêtés préfectoraux ont été pris sur les travaux à réaliser. Certaines DRIRE semblent en effet attendre le lancement des PPRT (Plan de Prévention des Risques Technologiques). Pour prendre en compte ce retard, le délai de 21 mois pour la réalisation des travaux devra être compté à partir de la parution de l'arrêté préfectoral. S'il ne l'a pas fait dans l'étude technico-économique, l'exploitant de chaque site devra également indiquer clairement la solution qu'il recommande.

9 FEVRIER 2005 ►

La première Convention du CFBP réunira les principaux intervenants de la profession contribuant aux travaux d'intérêt commun dans le cadre de l'association.

10 FEVRIER 2005 ►

Les 2èmes Rencontres parlementaires « *La France à l'heure de la maîtrise de l'énergie et des énergies complémentaires* » se dérouleront le 10 février à l'Assemblée nationale, en présence de Patrick Devedjian, Ministre délégué à l'Industrie et de Serge Lepeltier, Ministre de l'Ecologie et du Développement durable.

Le CFBP participera à cette journée, Francis Jan intervenant dans la table ronde n°1 « L'efficacité énergétique dans les transports ». (Assemblée nationale, 8 h 30 - 17 h. (Pour toute information à ce sujet, contacter Murielle Soubeyrand, tél. 01 41 97 02 84 - m.soubeyrand@cfbp.fr)

■ Dans la presse

- Interview de Joël Pedessac, Directeur général du CFBP, CFP, Chaud Froid Plomberie, 01/01/2005
- Réglementation : Equipement des véhicules en GPL : vers une sécurité accrue des installations, La Gazette des communes, 10/01/2005



Joël PEDESSAC,

Directeur général du Comité Français
du Butane et du Propane (CFBP)

CFP : Vous dirigez la fédération des distributeurs de gaz de pétrole liquéfiés (GPL). Combien de français utilisent le gaz propane comme combustible pour leur chauffage et leur production d'eau chaude sanitaire ?

Joël PEDESSAC : Tous usages confondus, les GPL sont consommés par environ 10 millions de clients dont 900 000 disposent d'une citerne, les autres ayant recours aux bouteilles. Une majorité de ces derniers utilisent le gaz pour la cuisson. On dénombre environ 700 000 clients dans le secteur résidentiel pour les usages de chauffage (central ou d'appoint) et d'eau chaude sanitaire.

Dans les installations de chauffage central, le propane est le plus souvent stocké en citerne. Des bouteilles peuvent également être mises en batterie pour servir à la production d'eau chaude.

Le gaz propane peut également être distribué en réseau canalisé. Depuis la loi de janvier 2003, nos adhérents (Antargaz, Butagaz, Totalgaz, Vitogaz, Primagaz et Repsol) peuvent demander un agrément d'opérateur public auprès du ministère de l'Industrie en répondant à un cahier des charges particulièrement strict. Ils ont ainsi la possibilité de répondre à des appels d'offres de collectivités locales pour créer des réseaux de distribution publique de propane, en dehors des zones desservies par le gaz naturel. L'installation d'une citerne raccordée à un réseau de distribution permet d'alimenter les bâtiments d'une ville et les clients qui le souhaitent (particuliers et professionnels). Cette offre réseau vient juste d'être lancée : quelques opérations sont déjà en cours de commercialisation, notamment en Charente.

On trouve également des réseaux privatifs, qui concernent le plus souvent des sociétés d'HLM souhaitant raccorder leurs bâtiments à une même citerne. On dénombre à peu près 4000 de ces réseaux en France pour environ 50 000 logements. Depuis son développement dans les années 60, le marché du gaz propane a fortement progressé, notamment au milieu des années 90 avec un rythme d'environ 15 % par an. Depuis 2000, il s'est stabilisé : on crée entre 15 et 20 000 nouveaux clients par an, mais on en perd à peu près autant.

“ Nous apportons le confort du gaz dans les zones où les clients n'y ont pas accès ”

Comment expliquez-vous la perte de ces 15 à 20 000 clients ? Est-ce simplement dû à la concurrence du gaz naturel, dont le réseau s'étend chaque année ?

→ Principalement. Notre énergie est structurellement plus chère que le gaz naturel. La distribution de propane nécessite de remplir des citernes, et donc de payer des camions et des chauffeurs. Cependant, nous ne percevons pas le gaz naturel comme un vrai concurrent puisque nos perspectives de développement sont en dehors des zones où cette énergie est disponible. Ainsi, notre stratégie est de développer les usages du gaz là où le gaz naturel n'est pas proposé. Nous apportons le confort du gaz dans les zones où les clients n'y ont pas accès.

Nous recrutons nos nouveaux clients en grande partie dans le secteur de la rénovation. Le marché du neuf se concentre aujourd'hui sur l'électricité.

C'est cette dernière qui nous fait le plus de mal depuis la fin des années 90 : quasiment la totalité de ce que nous avons perdu en croissance, soit environ 30 000 nouveaux contrats par an, s'est fait au bénéfice de cette énergie, qui est pourtant 20 % plus chère que la nôtre. Les promoteurs immobiliers n'ont quasiment plus d'offres de chauffage central au gaz, et encore moins au fuel. L'électricité a l'avantage par rapport au propane d'être moins chère en coût d'accès. C'est ce qui intéresse les promoteurs, non le coût d'utilisation. Toute notre problématique est aujourd'hui de faire comprendre que, si la boucle d'eau chaude est plus complexe à mettre en œuvre, elle est par contre moins coûteuse à l'exploitation. Il semble, hélas, qu'il vaille mieux pour un promoteur vendre une maison avec une cuisine toute équipée qu'avec un chauffage central au gaz !

Quand on évoque le GPL, on pense d'abord au carburant automobile. Ne souffrez-vous pas également d'un problème de notoriété ?

→ Le problème de notoriété auprès du grand public est réel. Les enquêtes que nous avons mené montrent que, si le GPL carburant est connu par 85 % des consommateurs, le gaz propane ne l'est

•••

que par 7 % d'entre eux ! Nous concentrons donc une grande partie de nos efforts dans le domaine de la communication.

Le propane ne représente à l'échelle nationale que 1,5 % de la consommation finale d'énergie, pour les usages domestiques et industriels, contre 17 % pour le gaz naturel, 20 % pour le fuel et 50 % pour l'électricité. Ce poids relativement faible se répercute en terme de notoriété au niveau des bureaux d'études thermiques. Tous connaissent bien sûr le gaz propane, mais la démarche de proposer ce type d'énergie n'est pas spontanée.

Toutes les personnes qui ont un projet de construction ou de rénovation souscrivent un contrat avec un fournisseur d'électricité. Le contact commercial est établi : il est facile dès lors à l'opérateur de proposer une offre de chauffage électrique. Notre difficulté est d'obtenir ce contact avec le client qui a un projet, et lui montrer qu'il existe une alternative. Dès lors que l'on touche le client, on arrive généralement à le convaincre.

Vous êtes particulièrement "remonté" contre l'électricité...

→ Je voudrais à ce sujet rajouter un point qui regarde l'avenir. Aujourd'hui, les installations au gaz sont extrêmement contrôlées. Un certificat de conformité est délivré par Qualigaz ou par l'installateur habilité au moment des travaux. Une inspection périodique des chaudières va bientôt être obligatoire, conformément à l'application de la directive sur la performance énergétique des bâtiments. Au contraire, les installations électriques ne sont sujettes à aucune inspection particulière pendant leur durée de vie. Il y a pourtant beaucoup plus d'incendies liés à l'électricité que d'explosions dues au gaz. On se bat avec les organisations professionnelles et les distributeurs de gaz naturel de façon à ce que les installations électriques soient contrôlées de la même façon que les installations au gaz.

La fin du monopole des délégations de service public ouvre un nouveau marché pour les distributeurs de gaz propane. Avec quelles opportunités de développement ? Combien de réseaux de propane pourraient ainsi être créés ?

→ La possibilité de distribuer le gaz propane en réseau constitue un très gros potentiel de développement pour notre industrie. Presque tous nos adhérents distributeurs (à l'exception de Repsol qui devrait y accéder de la même façon que les autres) ont obtenu un agrément d'opérateur public qui leur permet désormais de se positionner comme GDF, avec une distribution en réseau.

Le potentiel de développement du gaz propane est énorme en France. Si 75 % de la population française est couverte actuellement par le gaz naturel, 28 000 communes ne sont pas raccordées au réseau. Certains distributeurs annoncent un objectif de 1000 réseaux d'ici deux à trois ans. On avance un peu à tâtons. Je pense, d'un point de vue réaliste et économique, que 3000 à 5000 communes pourraient choisir la distribution de propane en réseau dans les dix prochaines années.

“ 3000 à 5000 communes pourraient choisir la distribution de propane en réseau dans les dix prochaines années ”

Depuis l'ouverture du marché de l'énergie, les fournisseurs développent toujours plus d'offres de services pour séduire les consommateurs. Quelles sont celles proposées aujourd'hui par les distributeurs de gaz propane ?

→ Les stratégies de services sont différentes suivant les distributeurs. La plupart d'entre eux proposent désormais une facturation du propane à la consommation. Le gaz propane n'est plus payé lors du remplissage de la citerne, seul le gaz consommé l'est.

Certains distributeurs développent également des services de maintenance et d'entretien pour l'installation de leurs clients.

Les distributeurs de GPL ont choisi d'être soumis d'entrée aux certificats d'économie d'énergie. Quand la loi d'orientation sur l'énergie accompagnée de ses décrets sera parue, ils auront un nouveau cadre pour développer de nouveaux services et des prestations de conseil auprès de leurs clients, soit directement, soit par des tiers.

Contrairement aux acteurs du bâtiment, nous souhaitons que les fournisseurs d'énergie, et non les sociétés d'installation, collectent les certificats. Il nous apparaît logique de pouvoir collecter les certificats correspondant aux objectifs nous étant assignés, une fois que le client aura réalisé son investissement.

A quels tiers faites-vous allusion ? Des partenariats sont-ils en train d'être mis en place avec des professionnels dans le secteur du bâtiment ?

→ Les distributeurs vont mettre en place une activité de conseil qui devrait bien sûr s'appuyer sur des partenariats. Vendre du gaz et de l'isolation, par exemple, n'est pas le même métier. Nos sociétés souhaitent rester centrées sur leur activité principale qui est la vente de gaz. A partir du moment où des services supplémentaires seront proposés, ils seront pris en charge par des entreprises spécialisées : des banques pour des services financiers, des entreprises spécialisées pour la maintenance des installations, etc.

Les fournisseurs de courant commercialisent désormais du gaz, les gaziers de l'électricité, etc. Les propaniers réfléchissent-ils actuellement à diversifier leur offre énergétique ?

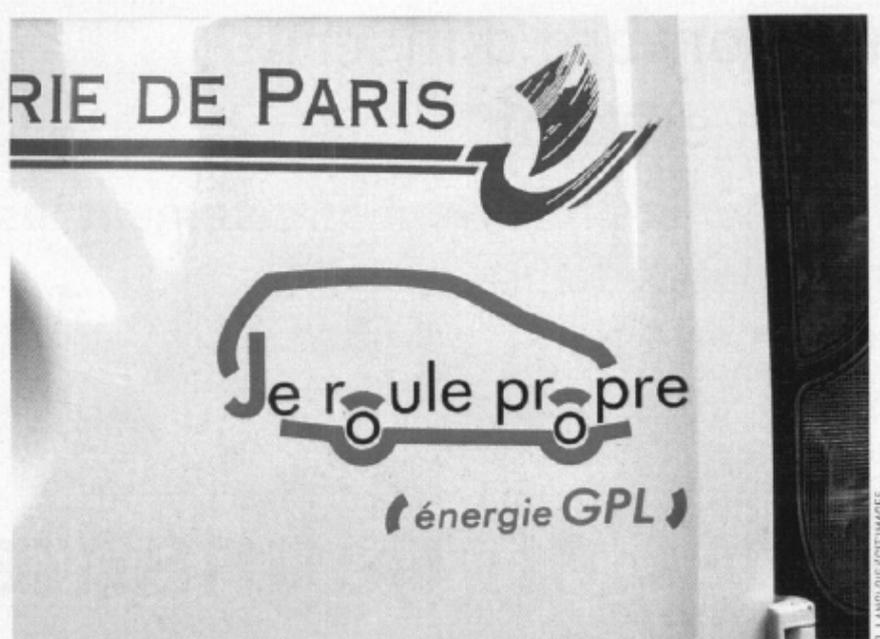
→ Le champ est complètement ouvert. Maintenant, c'est une question stratégique qui n'est pas gérée par le CFBP. Que nos adhérents se positionnent sur de nouveaux secteurs d'activité est du domaine du possible. Certains sont des filiales de compagnies pétrolières, d'autres sont des sociétés indépendantes qui réfléchissent à un positionnement par rapport à l'ouverture du marché de l'électricité ou du gaz naturel. Il y a d'ailleurs déjà des offres mixtes énergie renouvelable/propane proposées par certains distributeurs, notamment une offre propane/solaire. ■

RÉGLEMENTATION

Equipement des véhicules en GPL : vers une sécurité accrue des installations

L'arrêté du 10 novembre 2004 relatif à la réglementation des installations de gaz de pétrole liquéfié (GPL) des véhicules à moteur vient de paraître au « Journal officiel » du 29 décembre 2004 ; il modifie l'arrêté du 4 août 1999. Désormais, l'installateur de GPL, personne physique ou morale, devra justifier d'une assurance garantissant sa responsabilité civile pour les risques inhérents à la transformation d'un véhicule au GPL, et couvrant l'ensemble des opérations techniques et administratives afférentes.

Passage devant la Drire. La seconde avancée porte sur la réception du véhicule : l'installateur du GPL devra, avant de conclure le contrat, informer le propriétaire de l'obligation de faire réceptionner son véhicule par la direction régionale de l'industrie, de la recherche, et de l'environnement (Drire), une fois la transformation effectuée. Il



Désormais, toute transformation d'un véhicule au GPL sera soumise à la présentation, par l'installateur, personne morale ou publique, d'une assurance garantissant sa responsabilité civile pour les risques inhérents à l'opération.

devra, en outre, fournir au propriétaire, non seulement un certificat de montage conforme au modèle figurant en annexe de l'arrêté, mais aussi la totalité des documents nécessaires à la constitution du dossier de

demande de réception à titre isolé. Devront ainsi figurer dans ce dossier la liste complète des accessoires obligatoires, ainsi que leur numéro d'homologation.

Référence. NOR : EGU0401537A.