



CFBP infos

N°12 Janvier 2005

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
 - Décret d'application de la loi du 30 juillet 2003
 - Taxe professionnelle
 - Echanges BARPI - CFBP
 - Projet d'arrêté 1412
- En bref p 5
 - Nouvelle présidence de GPL Prop'-Bus
 - Rapport d'activité 2004
- 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 janvier 2005, la température moyenne s'établit à 4,9°C, en baisse de 0,2°C par rapport à janvier 2004.

	Janvier 2005	Janvier 2004
Température moyenne	4,9°C	5,1°C
Nombre de jours ouvrés	21	21
Degrés-jours (DJ)*	342,2	338,2
Coefficient de rigueur**	0,92	0,91
Degrés-jours cumulés	342,2	338,2

* 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 JANVIER 2005

- Ventes totales janvier 2005 vs janvier 2004 : - 6,3 %

- Installations neuves janvier 2005 vs janvier 2004 : - 3 %

Ventes de GPL en France (en tonnes)

	MOIS			CUMUL		
	janv-05	janv-04	Variation	janv-05	janv-04	Variation
BUTANE						
Conditionné	32 271	35 423	- 8,9%	32 271	35 423	- 8,9%
Vrac	11 634	12 620	- 7,8%	11 634	12 620	- 7,8%
s/total butane	43 905	48 043	- 8,6%	43 905	48 043	- 8,6%
PROPANE						
Conditionné	13 020	13 829	- 5,9%	13 020	13 829	- 5,9%
Condi/carburant	5 695	5 277	+ 7,9%	5 695	5 277	+ 7,9%
s/total conditionné	18 715	19 106	- 2,0%	18 715	19 106	- 2,0%
Vrac carburant	2 667	2 576	+ 3,5%	2 667	2 576	+ 3,5%
Vrac 0 / 6t.	149 654	160 895	- 7,0%	149 654	160 895	- 7,0%
Vrac 6 / 12t.	23 217	25 372	- 8,5%	23 217	25 372	- 8,5%
Vrac 0 / 12t	172 871	186 267	- 7,2%	172 871	186 267	- 7,2%
Vrac 12 / 80t	35 490	38 252	- 7,2%	35 490	38 252	- 7,2%
Vrac 0 / 80t	208 361	224 519	- 7,2%	208 361	224 519	- 7,2%
Vrac > 80t	38 429	38 269	+ 0,4%	38 429	38 269	+ 0,4%
s/total vrac	249 457	265 364	- 6,0%	249 457	265 364	- 6,0%
s/total propane	268 172	284 470	- 5,7%	268 172	284 470	- 5,7%
GPLc/stations	10 632	11 955	- 11,1%	10 632	11 955	- 11,1%
Total conditionné	50 986	54 529	- 6,5%	50 986	54 529	- 6,5%
Total vrac	261 091	277 984	- 6,1%	261 091	277 984	- 6,1%
TOTAL	322 709	344 468	- 6,3%	322 709	344 468	- 6,3%
dont carburant	18 994	19 808	- 4,1%	18 994	19 808	- 4,1%

Evolution des prix internationaux (CIF ARGUS Propane)

	janvier 2005	décembre 2004	Variation %
Moyenne mensuelle CIF ARGUS \$/tonne	383	410	- 6,6 %

L'analyse de Murad Jivraj (SHV Gas Supply & Trading)

Le mois de janvier a été une période de transition entre la dégringolade historique du pétrole brut et du GPL au mois de décembre et une année neuve d'activité de marché, dans un environnement de plus en plus instable. La volatilité et l'incertitude de l'avenir ont ainsi caractérisé cette période de l'année avec des inquiétudes de prix élevés pour le GPL de façon quasi certaine à l'avenir et la psychologie très positive d'une année encore jeune et pleine d'espoir. Différents facteurs ont ainsi entretenu le doute d'un avenir serein, comme l'instabilité consistante au Moyen Orient, ou encore la faillite de YUKOS en Russie et le désir de l'Inde de vouloir s'emparer de ce géant pétrolier. La prise de conscience de la marge de manœuvre de plus en plus limitée de l'OPEC en terme de production maximale a aussi marqué les esprits, soutenue par des mouvements spéculatifs de plus en plus agressifs contre le marché le plus volatil de la planète.

Dans ces conditions, la volatilité a été le maître mot de ce mois de janvier, et le prix du Propane a valsé entre \$385 et \$378.5/t, après être monté dans la zone des \$400/t deux jours avant une chute rocambolesque. Une histoire assez similaire a été le lot du Butane. ■

Installations neuves Gaz Propane

	MOIS			CUMUL		
	janv-05	janv-04	Var %	janv-05	janv-04	Var %
Alsace	25	33	- 24%	25	33	- 24%
Aquitaine	136	147	- 7%	136	147	- 7%
Auvergne	44	50	- 12%	44	50	- 12%
Basse-Normandie	48	34	+ 41%	48	34	+ 41%
Bourgogne	37	36	+ 3%	37	36	+ 3%
Bretagne	96	78	+ 23%	96	78	+ 23%
Centre	77	67	+ 15%	77	67	+ 15%
Champagne-Ardenne	26	15	+ 73%	26	15	+ 73%
Corse	13	69	- 81%	13	69	- 81%
Franche-Comté	61	50	+ 22%	61	50	+ 22%
Haute-Normandie	32	44	- 27%	32	44	- 27%
Ile-de-France	20	33	- 39%	20	33	- 39%
Languedoc-Roussillon	63	55	+ 15%	63	55	+ 15%
Limousin	25	33	- 24%	25	33	- 24%
Lorraine	33	31	+ 6%	33	31	+ 6%
Midi-Pyrénées	116	93	+ 25%	116	93	+ 25%
Nord-Pas-de-Calais	45	43	+ 5%	45	43	+ 5%
Pays de la Loire	100	86	+ 16%	100	86	+ 16%
Picardie	50	72	- 31%	50	72	- 31%
Poitou-Charentes	57	57	+ 0%	57	57	+ 0%
Provence-Alpes-Côte d'Azur	78	80	- 3%	78	80	- 3%
Rhône-Alpes	163	184	- 11%	163	184	- 11%
TOTAL	1 345	1 390	- 3%	1 345	1 390	- 3%

Statistiques CCI installations Propane neuves ■ (source Qualigaz)

Décret d'application de la loi du 30 juillet 2003 sur les risques technologiques

Le premier décret d'application de la loi du 30 juillet 2003 sur les risques technologiques (« loi Bachelot ») est paru au JO du 4 février 2005. Il concerne la création des Comités locaux d'information et de concertation (CLIC). Il fixe la composition des CLIC et leurs règles de fonctionnement.

Décret n°2005-82 du 1er février 2005 relatif à la création des comités locaux d'information et de concertation en application de l'article L 125-2 du code de l'environnement.

NOR : DEVP0420080D

<http://www.legifrance.gouv.fr/texteconsolide/UQHMD.htm>

Taxe professionnelle : un exemple d'action concertée et ... un soulagement pour la profession !

Malmené depuis longtemps sur l'imposition au titre de la taxe professionnelle de ses citernes consignées, l'article 59 de la Loi de Finances Rectificative pour 2003 avait confirmé dangereusement la taxation de ces dernières, tout en rajoutant dans l'escarcelle l'ensemble des bouteilles présentes en clientèle, jusque là exonérées. Au final, cette évolution de la législation représentait un risque de surtaxation de notre industrie de quelques dizaines de millions d'euros par an.

Le CFBP s'est attaché dès le début de l'année 2004 à défendre les intérêts de ses adhérents en organisant un groupe de travail composé des directeurs financiers et des fiscalistes de la profession.

Dans le cadre de ces travaux, le CFBP a sollicité l'attention du Ministre Délégué au Budget sur les problèmes que posait l'article 59 de la Loi de Finances Rectificative pour 2003 à notre industrie, et notamment la distorsion de concurrence qu'il aggravait vis à vis de GDF, exempt de taxe professionnelle sur ses canalisations. Parallèlement à cela, le CFBP entamait des discussions techniques avec la Direction de la Législation Fiscale (DLF) sur le bien-fondé de l'imposition de nos emballages au titre de la taxe professionnelle.

La Direction de la Législation Fiscale a donné un premier signe favorable à notre industrie au mois de juillet en publiant une instruction commentant les principes d'application de l'article 59 et délimitant la portée de ce dernier aux seuls biens mis à disposition de personnes passibles de la taxe professionnelle (c'est-à-dire une grande partie de nos clients professionnels), excluant de ce fait toute notre clientèle domestique, sous réserve qu'il soit établi qu'elle dispose réellement du bien et qu'elle ne soit pas cantonnée à un rôle « d'utilisateur passif ».

Le Ministère des Finances a par la suite surenchéri sur la DLF en proposant dans le cadre de la Loi de Finances Rectificative pour 2004 un amendement visant à cantonner la portée de l'article 59 aux seuls cas des matériels mis à disposition gratuitement dans le cadre de rapport de sous-traitance. Cette disposition permettait d'exonérer également tous nos emballages consignés à des professionnels.

Malheureusement, si l'amendement a passé le cap de l'Assemblée Nationale, il s'est heurté au refus du Sénat.

Le seul recours possible pour le CFBP restait alors de faire reconnaître officiellement à l'administration que, sur l'ensemble des emballages mis à disposition des clients particuliers et professionnels non redevables de la taxe professionnelle, c'était effectivement bien le client qui disposait du réservoir ou de la bouteille. Après un travail d'argumentation sur la notion de disposition de nos emballages tout en s'appuyant sur les exemples cités dans l'instruction de juillet, le CFBP a écrit à la Direction Générale des Impôts ainsi qu'au cabinet du Ministre Délégué au Budget afin que ces derniers confortent son analyse en matière de disposition.

Cela est chose faite depuis le 4 février 2005, date à laquelle le Ministre Délégué au Budget a répondu personnellement au CFBP en précisant notamment que les citernes et bouteilles mis à disposition de personnes non passibles de la taxe professionnelle n'étaient pas imposables...

Un grand merci à toutes les personnes concernées pour la contribution qu'ils ont pu apporter à cet heureux dénouement !

j.chevassus@cfbp.fr

Echanges BARPI - CFBP

Le CFBP a mis au point un protocole d'échanges sur les accidents avec le BARPI (Bureau d'analyse des risques et pollutions industrielles), organisme dépendant du Ministère de l'Ecologie.

Informé par les DRIRE, la presse, les pompiers ou les industriels, le BARPI alimente la base de données ARIA (Analyse recherche et information sur les accidents) consultable sur <http://aria.environnement.gouv.fr/index2.html>, avec toutes les informations relatives aux accidents, pollutions graves et incidents significatifs survenus dans les installations susceptibles de porter atteinte à l'environnement, à la sécurité ou la santé publiques. Un extrait de cette base est publié dans la revue bimestrielle « Préventique Sécurité ».

Le protocole d'échanges prévoit que le BARPI consulte le CFBP sur les accidents concernant les GPL pour validation du texte sous 15 jours. Le CFBP consulte ses membres pour des corrections ou compléments sur les rapports d'accidents.

Pour la première fois, sur la période novembre-décembre 2004, le BARPI a adressé le 03/02/05 une liste de 10 incidents/accidents (dont 2 à l'étranger) au CFBP, qui a donné des corrections sur 7 rapports d'accidents le 18/02/05.

Projet d'arrêté 1412

Lors de sa séance du 25/01/2005, le Conseil supérieur des installations classées a donné un avis favorable au projet d'arrêté 1412 sur les stockages de GPL soumis à déclaration. (6 t à 50 t)

■ En bref ...

Nouvelle présidence de GPL Prop'Bus

Le Groupement d'Intérêt Economique GPL Prop'Bus, dont la mission est de promouvoir en France la filière GPL pour les bus auprès des collectivités locales et des professionnels concernés par le transport collectif urbain, est composé des 4 acteurs majeurs sur le marché du carburant GPL : Antargaz, Butagaz, Primagaz, et Totalgaz. Ce GIE fonctionne sur le mode de la présidence tournante par cycle de deux ans. Après Butagaz et Pascal Rieth, c'est aujourd'hui à Primagaz d'assurer cette fonction avec Jean-Maurice AUBERTIE, Directeur du Département des Ventes Directes, activité qu'il cumule avec celle de Président de GPL Prop'Bus.

Rapport d'activité 2004

Le Rapport d'activité 2004 du CFBP est disponible,

- en version électronique en téléchargement sur le site internet www.cfbp.fr
- en version papier sur demande au CFBP.



■ Agenda

10 FEVRIER 2005 ►

Lors des 2èmes Rencontres parlementaires « La France à l'heure de la maîtrise de l'énergie et des énergies complémentaires » qui se sont déroulées le 10 février à l'Assemblée nationale, l'occasion était donnée au CFBP de présenter le GPLc devant un auditoire de parlementaires.

C'est ce qu'a fait Francis Jan, président du CFBP, en intervenant dans la table ronde consacrée à « L'efficacité énergétique dans les transports ».

■ Dans la presse

- GPL, fantasmes et désinformation, France Soir, 26/01/2005
- De Daewoo à Chevrolet : la première Chevrolet de poche se nomme Kalos, Nice-Matin, 12/02/2005
- ADR : la version 2005 met en avant la sûreté, Info Chimie Magazine, 01/02/2005

La tribune

Par Amjed Achour*

GPL, fantasmes et désinformation

A la suite du récent jugement du propriétaire de 4 x 4 qui avait provoqué l'incendie de son pavillon à Mitry-Mory (Seine-et-Marne) en novembre 2002, nombreux sont ceux à avoir affirmé que l'accident était dû à une explosion du réservoir GPL ou du véhicule lui-même, occasionnant la destruction totale de la maison du propriétaire. Cela est erroné!

Les risques d'incendie ne sont pas liés à la nature du carburant

En fait, le propriétaire du véhicule s'était improvisé bricoleur et avait essayé de démonter son réservoir de GPL. Ce qui a entraîné la fuite de gaz à l'origine de l'explosion qui a détruit le pavillon. L'audacieux raccourci incriminant « le GPL » constitue une désinformation caractérisée, une atteinte gratuite contre ce type de carburant.

Le Comité français du butane et du propane (CFBP), organe professionnel représentant les distributeurs et les entreprises liées au GPL, regroupe également les experts en la matière. Lesquels rappellent qu'un réservoir de GPL est vingt fois plus résistant au percement qu'un réservoir de carburant traditionnel. En outre, à proximité d'un point chaud, le GPL aura besoin d'une température deux



Un réservoir de GPL est vingt fois plus résistant qu'un réservoir classique.

fois plus élevée que l'essence ou du diesel pour s'auto-enflammer.

La sécurité des véhicules fonctionnant au GPL – qu'ils soient équipés en première monte par les constructeurs ou en seconde monte par les transformateurs spécialisés – est définie par une réglementation internationale transposée dans chaque pays européen. Ces véhicules sont ainsi équipés de nombreux dispositifs de sécurité qui contrôlent le circuit d'alimentation : à l'entrée du réservoir, avec un clapet anti-retour ; sur le réservoir, avec une soupape de surpression ; dans le réservoir, avec un limiteur de remplissage à 80 % du volume ; à la sortie du réservoir, avec une électrovanne qui coupe

automatiquement le circuit d'alimentation GPL lorsque le moteur est arrêté...

Quel que soit le carburant utilisé – essence, diesel ou GPL –, les risques d'incendie ne sont pas liés à la nature du carburant ! Les mauvaises surprises ont d'ailleurs peu de chances de se produire au niveau de la ligne d'alimentation. La majorité des risques d'incendie survient dans la partie avant, loin du réservoir, généralement à cause de problèmes électriques ou de surchauffe du moteur. En plus d'être sûr, le GPL est un carburant écologique, économique et disponible partout.

* Comité français du butane et du propane (CFBP)

De Daewoo à Chevrolet La première Chevrolet de poche se nomme Kalos

Ce n'est hélas ! pas par une grande nouveauté que Chevrolet, ex-Daewoo, frappe en France les trois coups. La première production présentée en ce tout début d'année n'est autre que la Kalos, en version trois portes. Lancée l'an dernier sur le marché américain (mais oui !) où elle s'appelle Chevrolet Aveo, cette citadine compacte de 3,88 m de long, veut incarner le bon rapport qualité/prix qui tient à cœur à la nouvelle marque.

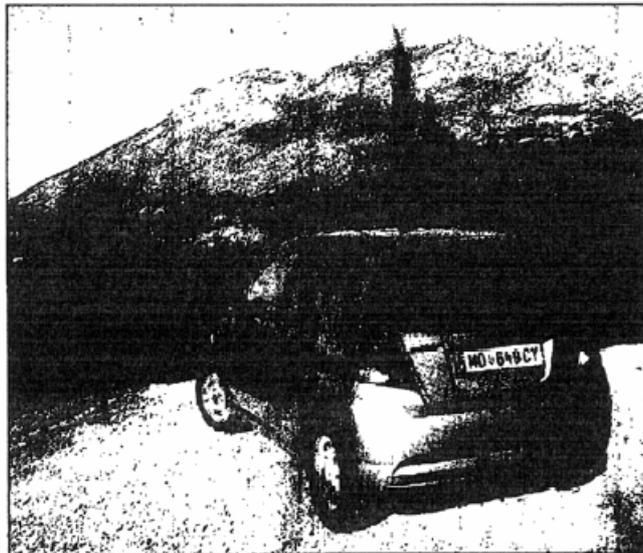
Près d'une vente sur deux

Représentant près d'une vente sur deux des véhicules de la société Chevrolet en Europe (42 % très exactement), elle bénéficie d'un dessin plus dynamique que sa grande sœur à cinq portes commercialisée pour la première fois en 2003, qui est aujourd'hui proposée dans certains pays – mais pas en France – dans une version « Sprint » de 131 chevaux.

Bien qu'ayant un peu vieilli, face à la concurrence, au niveau notamment de son châssis et de son train avant, la Kalos demeure un produit d'alternative non négligeable. Elle mise avant tout sur sa bonne habitabilité, sur sa ligne attrayante due au coup de crayon de l'italien Giugiaro, et sur des tarifs qui démarrent autour de 9 500 euros en 3 portes et 9 700 euros en 5 portes.

Le bon coût du GPL

La première ne devrait constituer que le quart des ventes en France, où elle est disponible en deux motorisations essence, avec un 1.2 litre



de 72 chevaux, quelques variantes, et un 1.4 l de 94 chevaux plus convaincant.

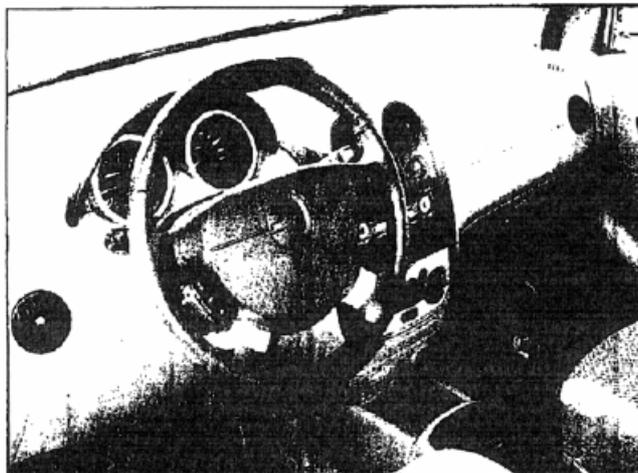
Dernier détail qui a son importance : en attendant le diesel, et même après son arrivée, Chevrolet compte bien emboîter là aussi le pas de Daewoo en se positionnant comme la marque fer de lance du GPL : plus de 40 % de voitures – sur toute la gamme, Matiz exceptée – devraient

être vendues « gépillées ».

Un choix qui a son intérêt si l'on sait que la société double l'incitation fiscale du gouvernement français : soit 1 525 euros multipliés par deux. Autrement dit, vous pouvez partir au volant d'une Kalos pour à peine 6 500 euros...

La chasse à la Logan est ouverte !

M. B.



La croix de Chevrolet est désormais dessinée au centre du volant de la Kalos qui a changé de marque. (Photos M. B.)

ADR : la version 2005 met en avant la sûreté

Après avoir mis l'accent sur les conseillers à la sécurité en 2003, la version 2005 de l'ADR s'intéresse à la sûreté du transport routier des marchandises. Objectif : minimiser le vol de produits ou les actions terroristes qui pourraient mettre en danger des personnes, des biens ou l'environnement.

En Europe, le transport routier de marchandises dangereuses est réglementé depuis 1957 par un accord, connu sous le nom d'ADR. Signé à Genève sous l'égide de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe, cet accord a toutefois dû attendre janvier 1968 pour entrer officiellement en vigueur. Depuis, il a connu de nombreuses modifications. À commencer par le Protocole portant amendement de l'article 14, paragraphe 3, fait à New York en 1975, et qui est entré en vigueur dix ans plus tard. Depuis, ce sont surtout les annexes A et B qui ont enregistré des modifications : l'annexe A comportant des « dispositions générales et dispositions relatives aux matières et objets dangereux » et l'annexe B avec

des « dispositions relatives au matériel de transport et au transport ». Ces annexes ont été entièrement révisées et restructurées entre les années 1992 et 2000. C'est ainsi que se sont succédés : « l'ADR 1999 », « l'ADR 2001 », appliqués respectivement jusqu'au 31 décembre 2002 et jusqu'au 30 juin 2003. Ils ont ensuite laissé la place à « l'ADR 2003 » entré en vigueur le 1^{er} janvier 2003 et applicable jusqu'en juillet 2005. Rappelons que l'un des points clés de « l'ADR 2003 » a consisté à reprendre, et même étendre, le concept de conseiller à la sécurité pour toutes les entreprises dont l'activité comporte la réalisation physique d'opérations de transport, d'emballage, de chargement, de remplissage et de déchargement de marchandises dangereuses. Cette idée de conseiller à la sécurité existait depuis 2000 suite à la mise en place d'une directive européenne.

Mais, en ce début d'année 2005, une nouvelle réactualisation est intervenue avec l'arrivée de « l'ADR 2005 » applicable au 1^{er} janvier, mais qui ne deviendra obligatoire qu'à partir de juillet. Cette fois, cette révision introduit des modifications au niveau des « numéros ONU » avec l'arrivée de nouvelles références qui viennent affiner la classification. C'est ainsi qu'un même produit qui se présente sous une forme liquide ou solide n'aura plus le même numéro ONU, explique Dominique Rain, responsable Transport et énergie à l'UIC (Union des industries chimiques). S'y ajoutent quelques règles de marquage de suremballage.

Mais la principale nouveauté vient de la création d'un nouveau chapitre,



baptisé 1.10, qui vise à renforcer la sûreté des marchandises transportées. « On entend par sûreté les mesures ou les 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 », pouvait-on lire dans un document de travail de l'ONU. Pour Dominique Rain, c'est moins le risque de vol de marchandises que celui d'un attentat sur un wagon de produits chimiques qui pourrait mettre en danger des personnes et l'environnement. Ce nouveau chapitre est donc une conséquence directe du 11 septembre et de la multiplication des actes terroristes, notamment en Afrique du Nord et en Europe.

Une responsabilité accrue des producteurs

Un des points forts de ce nouveau chapitre sur la sûreté est l'obligation pour les entreprises d'expédition et de transport de marchandises dangereuses (à haut risque et au-delà de certains seuils tels que listés dans ce chapitre) de mettre en place un plan de sûreté. Au programme l'attribution de responsabilités en matière de sûreté à des personnes

qualifiées (ce qui pose le problème de la formation), l'examen des marchandises concernées, l'évaluation des opérations courantes susceptibles de présenter des risques, l'énoncé clair des mesures à prendre pour réduire les risques, la mise en place de procédures en cas de menace ou violation de la sûreté, l'échange d'information entre différents acteurs. « Les transporteurs, les expéditeurs et les destinataires devraient collaborer entre eux ainsi qu'avec les autorités compétentes pour échanger des renseignements concernant d'éventuelles menaces », suggère le document de l'ONU. Outre la mise en place de plans de sûreté, la version 2005 de l'ADR prévoit l'identification des conducteurs et des transporteurs et la sécurisation des zones de parcage des véhicules.

Mais, pour l'heure, les industriels ne disposent que d'une trame générale. « Le problème est que l'on manque de précision », renchérit Bertrand de Gestas, délégué général de l'UFCC (Union française du commerce chimique). « Les conditions d'exploitations varient selon les secteurs de la chimie et il est difficile d'apporter des réponses standard. Il appartient aux branches de préparer leur cahier des charges », ajoute-t-il. Le législateur a lancé des

objectifs pour enclencher un mouvement et sensibiliser les acteurs. « La crainte des organisations syndicales et des industriels est, qu'à travers ce texte, on ne trouve un moyen supplémentaire de nous impliquer sur quelque chose pour laquelle nous n'avons aucune prise, mais qui engage notre responsabilité » ajoute Dominique Rain. Reste maintenant à travailler sur la réalisation de guides qui serviront de référentiels à l'application de ce chapitre. Des professions comme celles du GPL (à travers le CFBP), des engrais (Unifa) ou des gaz de l'air (AFGC) ont d'ores et déjà entamé la préparation de guides. Le CIFMD, qui regroupe des organisations professionnelles des transporteurs routiers et de producteurs, et distributeurs de matières dangereuses, préparera par la suite un « guide chapeau » qui fera la synthèse de toutes ces initiatives sectorielles. « Cette démarche n'évitera pas que les dispositions correspondantes doivent être en place au plus tard pour le 1^{er} juillet 2005. Mais de quelles mesures concrètes s'agit-il vraiment ? Seront-elles de nature à décharger la responsabilité des différents intervenants ? », ajoute Dominique Rain. « C'est une affaire en devenir », conclut Bertrand de Gestas. ■

Sylvie Latieule



CFBP infos

N°13 Février 2005

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
 - Réorganisation au ministère de l'industrie
 - Cahiers des charges : Règlement de sécurité de la distribution canalisée
- En bref p 5
 - Communiqué de presse du CFBP
 - Mise à jour de Spécifications techniques
- Agenda..... 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 2005, la température moyenne s'établit à 2,9°C, en baisse de 2,2°C par rapport à février 2004.

	Février 2005	Février 2004
Température moyenne	2,9°C	5,1°C
Nombre de jours ouvrés	20	20
Degrés-jours (DJ)*	366,2	308,9
Coefficient de rigueur**	1,19	1,00
Degrés-jours cumulés	708,4	647,1

* 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 FEVRIER 2005

- Ventes vrac février 2005 vs février 2004 : + 6,3 %

- Degrés-jours février 2005 vs février 2004 : + 18,5 %

Ventes de GPL en France (en tonnes)

	MOIS			CUMUL		
	févr-05	févr-04	Variation	févr-05	févr-04	Variation
BUTANE						
Conditionné	33 076	33 714	- 1,9%	65 347	69 137	- 5,5%
Vrac	10 965	10 546	+ 4,0%	22 599	23 166	- 2,4%
s/total butane	44 041	44 260	- 0,5%	87 946	268 550	- 67,3%
PROPANE						
Conditionné	13 779	13 643	+ 1,0%	26 799	27 472	- 2,4%
Condi/carburant	5 963	6 038	- 1,2%	11 658	11 315	+ 3,0%
s/total conditionné	19 742	19 681	+ 0,3%	38 457	38 787	- 0,9%
Vrac carburant	2 793	2 834	- 1,4%	5 460	5 410	+ 0,9%
Vrac 0 / 6t.	149 643	141 875	+ 5,5%	299 297	302 770	- 1,1%
Vrac 6 / 12t.	23 145	21 484	+ 7,7%	46 362	46 856	- 1,1%
Vrac 0 / 12t	172 788	163 359	+ 5,8%	345 659	349 626	- 1,1%
Vrac 12 / 80t	37 180	33 548	+ 10,8%	72 670	71 800	+ 1,2%
Vrac 0 / 80t	209 968	196 907	+ 6,6%	418 329	421 426	- 0,7%
Vrac > 80t	38 443	36 377	+ 5,7%	76 872	74 646	+ 3,0%
s/total vrac	251 204	236 118	+ 6,4%	500 661	501 482	- 0,2%
s/total propane	270 946	255 799	+ 5,9%	539 118	540 269	- 0,2%
GPLc/stations	10 200	11 187	- 8,8%	20 832	23 142	- 10,0%
Total conditionné	52 818	53 395	- 1,1%	103 804	107 924	- 3,8%
Total vrac	262 169	246 664	+ 6,3%	523 260	524 648	- 0,3%
TOTAL	325 187	311 246	+ 4,5%	647 896	655 714	- 1,2%
dont carburant	18 956	20 059	- 5,5%	37 950	39 867	- 4,8%

Evolution des prix internationaux (CIF ARGUS Propane)

	février 2005	janvier 2005	Variation %
Moyenne mensuelle CIF ARGUS \$/tonne	389	383	+ 1,54 %

Analyse

Le mois de février 2005 aura été à l'image de l'hiver que nous connaissons actuellement : une montée en puissance tardive, mais vigoureuse.

Après une première partie du mois dans la continuité de janvier, l'ensemble du complexe énergétique mondial s'est raffermi de façon significative. A titre d'exemple, le cours du Brent (IPE 1st line) est passé de 45,92 \$ par baril le 1er février pour clôturer à 50,06 le 28 ! Le Naphta (CIF NWE) de 405 à 443 \$ par tonne. Le propane (CIF ARA) a suivi la même tendance, passant de 386 \$ la tonne à 423 le 28 !

La vague de froid extrême qui s'est abattue sur l'ensemble de l'Europe a créé un effet d'appel inattendu, asséchant les stockages massifs et raffermissant les cours laissant présager un mois de mars plus que tendu ! ■

Installations neuves Gaz Propane

	MOIS			CUMUL		
	févr-05	févr-04	Var %	févr-05	févr-04	Var %
Alsace	34	29	+ 17%	59	62	- 5%
Aquitaine	134	103	+ 30%	270	250	+ 8%
Auvergne	56	53	+ 6%	100	103	- 3%
Basse-Normandie	36	55	- 35%	84	89	- 6%
Bourgogne	32	36	- 11%	69	72	- 4%
Bretagne	83	67	+ 24%	179	145	+ 23%
Centre	82	56	+ 46%	159	123	+ 29%
Champagne-Ardenne	24	22	+ 9%	50	37	+ 35%
Corse	10	15	- 33%	23	84	- 73%
Franche-Comté	49	40	+ 23%	110	90	+ 22%
Haute-Normandie	39	53	- 26%	71	97	- 27%
Ile-de-France	24	38	- 37%	44	71	- 38%
Languedoc-Roussillon	70	54	+ 30%	133	109	+ 22%
Limousin	35	25	+ 40%	60	58	+ 3%
Lorraine	25	36	- 31%	58	67	- 13%
Midi-Pyrénées	110	97	+ 13%	226	190	+ 19%
Nord-Pas-de-Calais	52	66	- 21%	97	109	- 11%
Pays de la Loire	94	82	+ 15%	194	168	+ 15%
Picardie	42	70	- 40%	92	142	- 35%
Poitou-Charentes	53	55	- 4%	110	112	- 2%
Provence-Alpes-Côte d'Azur	90	103	- 13%	168	183	- 8%
Rhône-Alpes	148	174	- 15%	311	358	- 13%
TOTAL	1 322	1 329	- 1%	2 667	2 719	- 2%

Statistiques CCI installations Propane neuves ■ (source Qualigaz)

Réorganisation au ministère de l'industrie : adieu DM - T/P !

Un décret du 26 janvier 2005 réorganise le ministère de l'industrie et définit les missions de la « Direction générale des entreprises » nouvellement créée.

Parmi celles-ci :

« (La DGE) **élabore et assure la mise en oeuvre de la réglementation applicable** à la sécurité des mines et des carrières, des dépôts d'explosifs, des **stockages souterrains**, des **équipements sous pression**, du matériel utilisable en **atmosphère explosible**, du **transport, de la distribution et de l'utilisation du gaz**, du transport d'hydrocarbures par canalisations et des barrages hydroélectriques concédés. »

Cet ensemble de champs d'application fait de cette DGE un interlocuteur essentiel de la profession des GPL.

La DGE (confiée à Luc Rousseau, ex conseiller pour l'industrie au cabinet du premier ministre) comprend notamment :

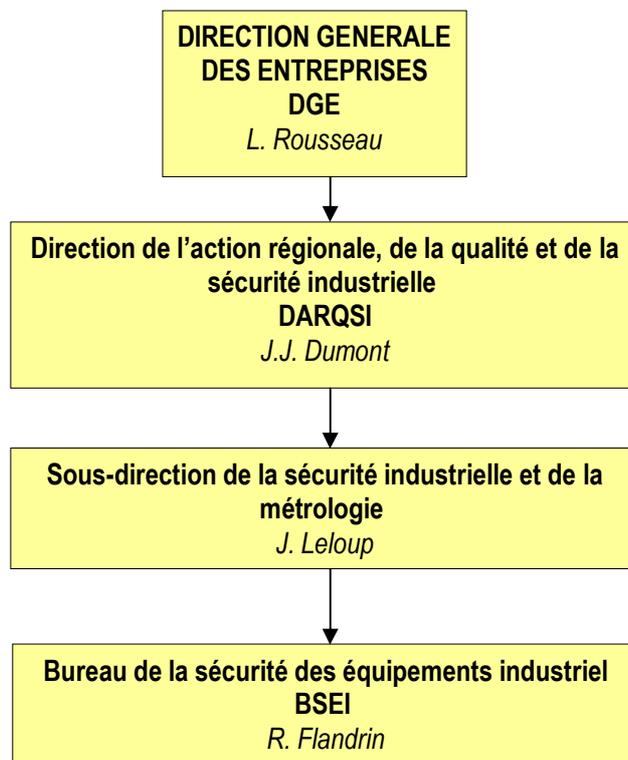
Une « **Direction de l'action régionale, de la qualité et de la sécurité industrielle** » (J.J. Dumont ex DARPMI), qui englobe la « **Sous direction de la sécurité industrielle et de la métrologie** » (J. Leloup, ex SDSI) dont l'un des services est le « **Bureau de la sécurité des équipements industriels** » (BSEI, R. Flandrin, ex DGAP).

Le BSEI reprend les anciennes missions du DGAP (équipements sous pression, distribution et utilisation du gaz...) auxquelles s'ajoutent celles relatives au transport par canalisations du gaz, des hydrocarbures et des produits chimiques.

Une des premières conséquences de cette évolution est la modification du système d'enregistrement des documents émis pas ce nouveau BSEI : la célèbre « DM-T/P » (Direction des Mines, technique/pression), dont de nombreuses références sont applicables à nos équipements, a vécu. Elle sera remplacée par des courriers ou décisions « BSEI, n°... ».

Il est également prévu que la nouvelle DARQSI quitte l'avenue de Ségur pour s'installer dans l'immeuble Atrium, Place des Vins de France, dans le périmètre de Bercy, entre fin mars et début avril ■

m.camus@cfbp.fr



■ Décret n°2005-52 du 26 janvier 2005 modifiant le décret n°93-1272 du 1er décembre 1993 relatif à l'organisation de l'administration centrale du ministère de l'industrie, des postes et télécommunications et du commerce extérieur (NOR : ECOP0400445D) paru au JO n°23 du 28 janvier 2005.

Arrêté du 26 janvier 2005 portant organisation de la direction générale des entreprises (NOR ECOP0400446A) paru au JO n°23 du 28 janvier 2005.

http://www.industrie.gouv.fr/portail/une/index_esse.html
(création, missions, domaines d'action, organigramme de la DGE)

Cahiers des charges : Règlement de sécurité de la distribution canalisée

Les DM/T-P n°32462 du 04/04/2003 et n°32668 du 24/10/2003 validant les cahiers des charges prévus par l'arrêté du 13 juillet 2000 portant règlement de sécurité de la distribution de gaz combustible par canalisations sont parues respectivement aux BO N°11 du 3è trimestre 2004 et N°9 du 1er trimestre 2004. (Voir « CFBP infos », n°4, mai 2004).■

c.erhel@cfbp.fr

Communiqué de presse du CFBP

2004 : une année d'embellie pour le GPL Carburant

Paris, le 10 mars 2005 – Augmentation des ventes de voitures neuves, de nouvelles initiatives constructeurs... le Comité Français du Butane et du Propane (CFBP) dresse un bilan globalement positif du marché du GPL Carburant pour l'année 2004.

Après une baisse continue des ventes de voitures neuves au GPL depuis 1998, l'année 2004 a été marquée par une nette croissance, les ventes passant de 5 300 unités en 2003 à 6 700 en 2004 (+ 26,4 %). Nouveau leader de ce marché en France devançant de peu Renault, Chevrolet, anciennement Daewoo, se taille la part du lion sur le territoire français avec un tiers des voitures vendues. Le succès de son offensive commerciale, proposant les modèles GPL au prix de l'essence, tout en bénéficiant du crédit d'impôt accordé par l'Etat, a prouvé qu'une demande pour des voitures GPL particulières existait bel et bien en France. Sur l'ensemble du marché GPL (1^{ère} et 2^{ème} monte), 80 à 85 % des voitures GPL vendues en 2004 étaient des véhicules privés et 15 à 20 % des véhicules d'entreprises ou de collectivités.

En 2005, Chevrolet devrait continuer sur sa lancée avec une nouvelle offre commerciale sur le GPL. D'autres constructeurs à l'instar de Chevrolet ont décidé de miser sur le GPL. Leader sur le marché du GPL jusqu'en 2003, Renault commercialisera son nouveau Scénic GPL 1,6 L et sa Mégane 1,6 L à partir d'avril. Les versions GPL de ces modèles étaient absentes du marché respectivement depuis juin 2003 et début 2002.

Quant au volume de GPL carburant distribué par les stations-service, sa baisse s'est infléchie en 2004 et représente - 8,8 % par rapport à - 12 % l'année précédente.

Côté prix, le GPL coûtait en moyenne 0,56 € en 2004 contre 0,89 € pour le gazole. Traditionnellement moins cher que tous les autres carburants, le GPL a encore creusé l'écart avec les autres carburants : il est 37 % moins cher que le gazole en 2004.

Les aides fiscales relatives aux véhicules GPL, en vigueur depuis 2001, sont effectives jusqu'au 31 décembre 2005 – le Gouvernement devra décider de leur reconduction dans la loi de finances pour 2006. Le GPL bénéficie d'un crédit d'impôt de 1525 € à l'achat d'un véhicule neuf ou lors de sa transformation s'il a moins de 3 ans, de l'exonération totale ou pour moitié de la carte grise pour un véhicule GPL et d'une TIPP fixée à un seuil plancher de 0,06 €/l. A noter que, pour participer au développement du marché des véhicules propres, plusieurs régions viennent de décider d'augmenter le taux d'exonération des frais de carte grise des véhicules GPL.

Avec près de 2 000 stations dont 300 sur le réseau autoroutier et les voies express pour 170 000 automobilistes, le GPL est le carburant écologique le plus largement distribué en France. La distance séparant deux stations GPL excède rarement une soixantaine de kilomètres, ce qui permet de faire le plein aisément.

Enfin, 2004 a confirmé le GPL comme « carburant vert ». Une étude scientifique de grande ampleur menée par quatre laboratoires indépendants dont l'Institut Français du Pétrole (IFP) a prouvé que le GPL avait de bien meilleures performances que l'essence et le diesel, notamment en terme d'émission des polluants les plus difficiles à éliminer. En effet, un véhicule GPL émet 96 % d'oxydes d'azote (NOx) de moins qu'un véhicule diesel et 68 % de NOx en moins qu'un véhicule essence, les NOx étant les principaux responsables des pics de pollution. Quant au niveau d'émission en dioxyde de carbone (CO2) des véhicules GPL, il est de 11 à 14 % inférieur à celui de l'essence et équivalent à celui du diesel. En outre, le GPL n'émet pas de particules, largement responsables des maladies respiratoires.

A propos du Comité Français du Butane et du Propane

Association de loi 1901, le Comité Français du Butane et du Propane (CFBP) est l'organisation professionnelle de la filière des Gaz de Pétrole Liquéfiés (GPL). Le CFBP a pour mission de représenter la filière des GPL auprès des différents acteurs politiques et économiques français : les pouvoirs publics, les instances de normalisation, les autres industries de l'énergie, les associations professionnelles nationales, européennes et internationales. En collaboration avec ses membres, le CFBP a pour objectif d'informer le public et les différents services et industries liées aux GPL sur les utilisations et avantages des Gaz de Pétrole Liquéfiés, sur la sécurité et sur les activités de la profession. En partenariat avec les instances nationales, européennes et internationales, le CFBP contribue à l'élaboration des règles et des normes qui régissent l'exploitation et l'utilisation des GPL. Le CFBP donne une cohésion à l'ensemble de la filière en France en assurant la liaison entre les sociétés distributrices et les autres industries, aussi bien au niveau technique qu'économique. ■

Consultez le site du GPL : www.cfbp.fr

Contacts presse : Fleishman-Hillard : Amjed Achour, tél. 01 53 05 50 61 - achoura@fleishmaneuropa.com

Isabelle Troïtzky, tél. 01 53 05 50 74 - troitzki@fleishmaneuropa.com

Mise à jour des « Spécifications techniques petits et gros-porteurs »



Les 2 documents «**Spécification technique professionnelle des petits-porteurs clientèle** » et « **Spécification technique professionnelle des gros-porteurs intercentre et clientèle** » sont disponibles dans leur version 2005, en téléchargement sur le site du CFBP, dans l'espace réservé aux adhérents.■

■ Agenda

A PARTIR DU 17 MARS 2005

► Le CFBP commence le 17 mars une série de réunions régionales afin de présenter le nouveau système de labellisation des installateurs GPL carburant. Les réunions se dérouleront en présence des représentants du CFBP et des distributeurs d'équipements GPL.
(Pour toute information complémentaire : fx.dagnas@cfbp.fr)

31 MARS-1ER AVRIL 2005

► La CAPEB (Confédération de l'artisanat et des petites entreprises du bâtiment) tiendra sa prochaine Assemblée Générale à la Cité des Congrès de Nantes les 31 mars et 1er avril 2005. A cette occasion, une exposition sera ouverte aux professionnels : le CFBP participera avec la tenue d'un stand.

2 AU 6 AVRIL 2005

► EVS 21 (Exposition et Symposium mondial des véhicules électriques à batterie, hybrides et à pile à combustible) se déroulera du 2 au 6 avril à Monaco. Le CFBP y présentera le modèle Prius hybride GPL/électrique.
(Pour toute information complémentaire : fx.dagnas@cfbp.fr et www.evs21.org)

■ Dans la presse

- Jean-Maurice Aubertie est nommé président de GPL Prop'Bus, [Les Echos](#), 24/02/2005
- Les pompiers du département s'exercent sur les réservoirs GPL, [Le Télégramme](#), 09/03/2005
- Automobile : La mutuelle française MAAF assurance..., [Le Parisien](#), 11/03/2005
- GPL : embellie en 2004, [Le Figaro](#), 14/03/2005

GPL PROP'BUS

Jean-Maurice Aubertie

Jean-Maurice Aubertie est nommé président de GPL Prop'Bus, GIE chargé de promouvoir en France la filière GPL pour les bus auprès des collectivités locales et des professionnels concernés par le transport collectif urbain. Il succède à Pascal Rieth.

JEAN-MAURICE AUBERTIE, titulaire d'un BTS forge mécanique et estam-

page, est entré chez Primagaz en 1979. Nommé chef d'agence à Brest en 1987, il devient, en 1992, chef de service commercial et, cinq ans plus tard, chef de département au sein de la direction des ventes nationales. Il occupe, depuis 2000, le poste de directeur du département des ventes directes de Primagaz, fonction qu'il cumulera avec celle de président de GPL Prop'Bus.

Les pompiers du département s'exercent sur les réservoirs GPL

Des pompiers du département s'exercent depuis hier sur des réservoirs de gaz de pétrole liquéfié (GPL) pour tester leur comportement en cas d'incendie. Les résultats de ces essais menés à l'aérodrome de Meucon déboucheront sur la publication d'un guide national d'intervention.

Repérables de loin, d'impressionnantes flammes s'élèvent à intervalles réguliers dans le ciel du terrain d'aviation. Vues d'un peu plus près, on se rend compte avec soulagement qu'elles ne représentent aucun danger pour les avions fréquentant les parages.

« Mais il vaut mieux ne pas trop s'en approcher pour autant », met en garde le commandant Laurent Dalet. Les flammes sont en fait libérées par la soupape de sécurité d'un réservoir placé sur un tas de bois embrasé.

Et les sapeurs-pompiers qui participent à l'exercice savent bien à quel point il est recommandé de garder ses distances avec ce type d'appareil. Le 31 janvier 1999, un de leurs confrères est décédé à Venissieux (69) en essayant d'éteindre l'incendie d'une voiture carburant au GPL. C'est d'ailleurs à la

suite de cette dramatique explosion que des mesures ont été prises pour améliorer la sécurité de réservoirs lorsqu'ils sont la proie des flammes. L'installation d'une soupape a ainsi été rendue obligatoire en 2000.

Fonctionnaire à la direction de la défense et de la sécurité civiles, le commandant Dalet s'est vu confier la mission d'élaborer un guide national de références pour l'extinction des feux de véhicules GPL, document qui doit être publié courant 2005.

Depuis deux ans, il collabore avec le Sdis (Service d'incendie et de secours) du Morbihan, les pompiers de Paris et le Comité français du butane et du propane (un organisme regroupant les entreprises du secteur) pour mener à bien des essais dont les résultats serviront à la rédaction du guide. C'est la troisième série d'exercices pratiqués sur l'aérodrome

de Meucon. Différentes tactiques d'intervention sont expérimentées.

Réaction de l'enveloppe métallique aux jets d'eau

« Cela fait cinq ans que je m'intéresse à la question du GPL au niveau local, précise Serge Delaunay, chef du groupement formation au Sdis du Morbihan. Il était donc naturel que nous prenions part à ces recherches menées au plan national. »

Ainsi, quatorze sapeurs-pompiers des centres de secours de Vannes, Locminé et Molac ont participé hier et aujourd'hui aux exercices de mise à feu de réservoirs et de véhicules. Les objets utilisés seront ensuite transportés à l'Institut de la soudure à Paris. Des scientifiques examineront notamment l'effet des jets d'eau sur l'enveloppe métallique des réservoirs chauffés.

La mutuelle française MAAF Assurances va offrir un bonus de 100 € sur la première cotisation d'assurance d'un véhicule électrique, hybride, GPL ou GNV (gaz naturel véhicule), si celui-ci a été mis en circulation ou équipé en 2005. L'offre Pur Bonus vise à encourager les conducteurs qui choisissent de rouler « écologique ». Le parc de 30 millions de véhicules en France compte aujourd'hui environ 200 000 voitures au GPL, 6 000 au GNV, 5 000 à l'électricité et moins de 1 000 hybrides.

GPL : embellie en 2004

Après une baisse continue des ventes de voitures neuves au GPL depuis 1998, l'an dernier a vu une reprise, avec 6 700 véhicules commercialisés* contre 5 300 en 2003 (+ 26,4 %).

Longtemps leader du marché français, Renault a cédé la première place à Daewoo (devenu Chevrolet au 1^{er} janvier), qui représente le tiers des ventes. Un résultat qui s'explique par la politique commerciale du

constructeur américano-coréen, qui proposait les modèles GPL au prix de l'essence. Compte tenu du crédit d'impôts de 1 525 € accordé par l'État aux véhicules propres, les Daewoo bicarburation étaient donc moins chères que les modèles essence correspondants. Chevrolet n'a pas prorogé la gratuité de l'installation du GPL sur l'ensemble des véhicules de sa gamme (Matiz excepté), mais double néanmoins le

montant du crédit d'impôt. Soit 3 050 € de remise. Compte tenu d'un surcoût de 2 800 € par rapport au modèle essence, l'acheteur d'un modèle bicarburation s'y retrouve.

Autre initiative en faveur des véhicules propres, la mutuelle MAAF Assurances va offrir un bonus de 100 euros sur la première cotisation d'assurance d'un véhicule électrique, hybride, GPL ou GNV (Gaz Naturel Véhicule), si celui-ci est mis

en circulation ou équipé cette année.

Sur les 30 millions de véhicules que compte le parc français, environ 200 000 voitures roulent au GPL, 6 000 au GNV, 5 000 à l'électricité et moins de 1 000 sont hybrides.

* Sur l'ensemble du marché GPL (1^{er} et 2^e monte), 80 à 85 % des voitures vendues en 2004 étaient des véhicules privés.



CFBP infos

N°14 Mars 2005

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
 - Projet de loi d'orientation sur l'énergie
- En bref p 4
 - Le Label « professionnel GPL »
 - La Toyota Prius GPL-Electric présentée à l'EVS21
- Agenda..... p 5
- 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 mars 2005, la température moyenne s'établit à 7,6°C, en hausse de 0,6°C par rapport à mars 2004.

	Mars 2005	Mars 2004
Température moyenne	7,6°C	7,0°C
Nombre de jours ouvrés	22	23
Degrés-jours (DJ)*	260,4	279,1
Coefficient de rigueur**	0,97	1,03
Degrés-jours cumulés	968,8	926,2

* 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 MARS 2005

- Ventes globales 1er trim. 2005 vs 1er trim. 2004 : + 0,6 %

- Ventes fioul domestique 1er trim. 2005 vs 1er trim. 2004 : + 1,8 %

Ventes de GPL en France (en tonnes)

	MOIS			CUMUL		
	mars-05	mars-04	Variation	mars-05	mars-04	Variation
BUTANE						
Conditionné	35 864	37 623	- 4,7%	101 211	106 760	- 5,2%
Vrac	11 914	11 848	+ 0,6%	34 513	35 014	- 1,4%
s/total butane	47 778	49 471	- 3,4%	135 724	141 774	- 4,3%
PROPANE						
Conditionné	15 519	15 816	- 1,9%	42 318	43 288	- 2,2%
Condi/carburant	6 832	7 096	- 3,7%	18 490	18 411	+ 0,4%
s/total conditionné	22 351	22 912	- 2,4%	60 808	61 699	- 1,4%
Vrac carburant	3 145	3 216	- 2,2%	8 605	8 626	- 0,2%
Vrac 0 / 6t.	161 572	145 712	+ 10,9%	460 869	448 482	- 2,8%
Vrac 6 / 12t.	23 294	22 537	+ 3,4%	69 656	69 393	+ 0,4%
Vrac 0 / 12t	184 866	168 249	+ 9,9%	530 525	517 875	+ 2,4%
Vrac 12 / 80t	35 743	36 783	- 2,8%	108 413	108 583	- 0,2%
Vrac 0 / 80t	220 609	205 032	+ 7,6%	638 938	626 458	+ 2,0%
Vrac > 80t	39 861	38 394	+ 3,8%	116 733	113 040	+ 3,3%
s/total vrac	263 615	246 642	+ 6,9%	764 276	748 124	+ 2,2%
s/total propane	285 966	269 554	+ 6,1%	825 084	809 823	+ 1,9%
GPLc/stations	11 287	12 235	- 7,7%	32 119	35 377	- 9,2%
Total conditionné	58 215	60 535	- 3,8%	162 019	168 459	- 3,8%
Total vrac	275 529	258 490	+ 6,6%	798 789	783 138	+ 2,0%
TOTAL	345 031	331 260	+ 4,2%	992 927	986 974	+ 0,6%
<i>dont carburant</i>	<i>21 264</i>	<i>22 547</i>	<i>- 5,7%</i>	<i>59 214</i>	<i>62 414</i>	<i>- 5,1%</i>
<i>FIOUL domestique</i>	<i>1 609 970</i>	<i>1 665 908</i>	<i>-3,40%</i>	<i>5 321 675</i>	<i>5 227 734</i>	<i>+ 1,80%</i>

Evolution des prix internationaux (CIF ARGUS Propane)

	mars 2005	février 2005	Variation %
Moyenne mensuelle CIF ARGUS \$/tonne	456	389	+ 17 %

Analyse de Bruno Girard (Rubis Gaz)

« Les prémices de l'hiver ressentis fin février n'ont pas été démentis par le mois de mars. La vague de froid - qui s'est inscrite dans la durée - a rapidement rehaussé le marché au delà de la fourchette des 360 / 400 \$/MT dans laquelle il évoluait depuis le début de l'année. Au plus fort de la tourmente ce dernier a même tutoyé les 500 \$/MT avant d'amorcer graduellement une baisse très relative en fin de mois pour se stabiliser aux environs de 450 \$/MT. La fin de l'hiver (tout au moins de la vague de froid) et la perception d'un retour à un marché physiquement équilibré (sinon long pour certains) n'ont pas encore permis un décrochage en deçà du plancher des 400 \$/MT, freiné en cela par la persistance d'une forte volatilité des cours du pétrole brut et en dépit d'un repli de ces derniers vers le "seuil" des 50 \$/baril ». ■

Installations neuves Gaz Propane

	MOIS			CUMUL		
	mars-05	mars-04	Var %	mars-05	mars-04	Var %
Alsace	40	34	+ 18%	99	96	+ 3%
Aquitaine	121	126	- 4%	391	376	+ 4%
Auvergne	47	45	+ 4%	147	148	- 1%
Basse-Normandie	55	50	+ 10%	139	139	+ 0%
Bourgogne	34	23	+ 48%	103	95	+ 8%
Bretagne	106	82	+ 29%	285	227	+ 26%
Centre	85	94	- 10%	244	217	+ 12%
Champagne-Ardenne	23	22	+ 5%	73	59	+ 24%
Corse	10	13	- 23%	33	97	- 66%
Franche-Comté	33	54	- 39%	143	144	- 1%
Haute-Normandie	36	37	- 3%	107	134	- 20%
Ile-de-France	13	19	- 32%	57	90	- 37%
Languedoc-Roussillon	60	58	+ 3%	193	167	+ 16%
Limousin	36	22	+ 64%	96	80	+ 20%
Lorraine	31	27	+ 15%	89	94	- 5%
Midi-Pyrénées	119	125	- 5%	345	315	+ 10%
Nord-Pas-de-Calais	34	39	- 13%	131	148	- 11%
Pays de la Loire	104	76	+ 37%	298	244	+ 22%
Picardie	46	55	- 16%	138	197	- 30%
Poitou-Charentes	55	60	- 8%	165	172	- 4%
Provence-Alpes-Côte d'Azur	95	104	- 9%	263	287	- 8%
Rhône-Alpes	208	196	+ 6%	519	554	- 6%
TOTAL	1 391	1 361	+ 2%	4 058	4 080	- 1%

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 (PLOE), adopté en deuxième lecture à l'Assemblée nationale le 29 mars 2005, sera examiné en seconde lecture au Sénat au début du mois de mai, pour un vote prévu avant l'été.

Ce projet de loi définit quatre objectifs principaux pour la politique énergétique de la France (art.1er du texte adopté en seconde lecture à l'Assemblée) :

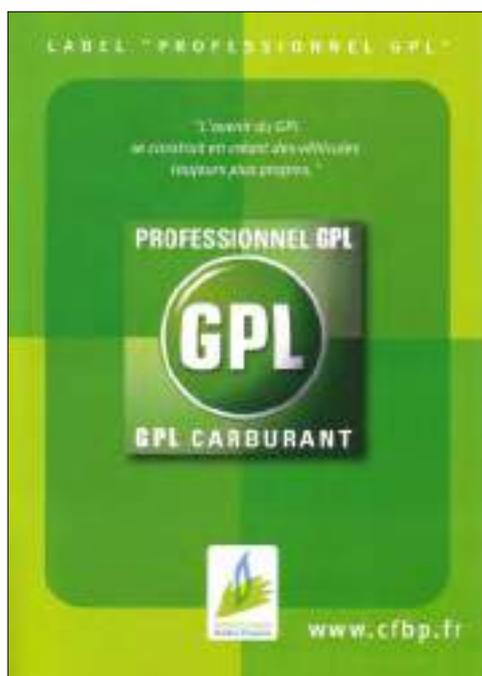
- Contribuer à l'indépendance énergétique nationale et garantir la sécurité d'approvisionnement.
La France doit donc amplifier son effort d'économies d'énergie et développer fortement les énergies renouvelables.
- Préserver la santé humaine et l'environnement.
La politique énergétique doit, en particulier, améliorer la protection sanitaire de la population en réduisant les usages énergétiques responsables de pollutions atmosphériques et lutter davantage contre l'aggravation de l'effet de serre.
- Garantir un prix compétitif de l'énergie ;
- Contribuer à la cohésion sociale et territoriale en garantissant l'accès de tous les résidents en France à l'énergie.

Dossier complet sur le PLOE à l'adresse internet : <http://www.assemblee-nationale.fr/12/dossiers/energie.asp>

(voir également CFBP infos n°3, avril 2004)

■ En bref ...

Le label « PROFESSIONNEL GPL »



Pourquoi un label ?

L'ambition du label « Professionnel GPL » est de développer un réseau d'entreprises compétentes dans le GPL carburant, entreprises rassemblées par un label qualifiant dans l'intérêt des acteurs de l'industrie du GPL, de la clientèle et de l'environnement.

Le développement du label est destiné à promouvoir l'installation d'équipements GPL en 2ème monte et le réseau de professionnels dans un intérêt collectif partagé.

Il est aussi destiné à remplacer avantageusement, grâce à une plus grande dynamique, l'agrément réglementaire disparu depuis décembre 2004.

Huit réunions en région ont permis de présenter le label et ses modalités de mise en place aux entreprises encore récemment agréées GPL : 60 % des entreprises étaient présentes, ainsi que tous les importateurs/distributeurs et les représentants des adhérents du CFBP.

La Toyota Prius GPL/Electric présentée à l'EVS 21



Inauguration d'EVS 21 par le Ministre Gilles de Robien.



La TOYOTA PRIUS II HYBRIDE GPL/Electric présentée au salon EVS 21 à Monaco.

Le CFBP a participé en avril à l'Electric Vehicle Symposium (EVS 21) à Monaco, où il a présenté un prototype de véhicule hybride GPL/Électrique. Il s'agit d'une Toyota Prius II dénommé Hybride GPL/Électrique.

Développé par la société d'installation GPL RM Gaz, en collaboration avec le CFBP et l'Institut français du pétrole, ce véhicule présente des performances environnementales inégalées, 92 g/km de CO₂ soit 11,5 % de moins que la Toyota Prius dans sa version essence.

(cf article de presse pages 6-7)

■ Agenda

13 AVRIL 2005

► Assemblée générale du CFBP

22-23 AVRIL 2005

► Congrès des maires Seveso (ANCMRTM)
Dunkerque

25-26-27 MAI 2005

► AEGPL 2005
Lisbonne
<http://www.aegpl-expo.com>

■ Dans la presse

- Le GPL et l'électricité s'associent dans un véhicule hybride, BIP, n°10319, 07/04/2005
- Primagaz choisit le cyclisme pour renouer avec le sport, Le Figaro économie, 05/04/2005
- Le chiffre de la semaine, VSD, 14/04/2005
- Il a battu le record de vitesse au GPL, Auto Plus, 31/03/2005



LE GPL ET L'ELECTRICITÉ S'ASSOCIENT DANS UN VEHICULE HYBRIDE

De notre envoyée spéciale à Monaco

Outre son action de promotion du GPL, le Comité français du butane et du propane (CFBP) réfléchit à des initiatives de recherche et développement pour révéler le potentiel inexploité du produit. C'est ainsi qu'il vient de participer à l'Electric Vehicle Symposium (EVS 21) à Monaco, où il a présenté un prototype de véhicule particulier hybride GPL/électrique.

Un « *parfait exemple*, commente Joël Pedessac, le directeur général du CFBP, *des bénéfices écologiques et économiques, immédiatement disponibles, du GPL* ». De manière plus générale, le CFBP qui ne ménage pas ses efforts pour redynamiser la filière du GPLcarburant (GPLc), a enregistré avec satisfaction l'évolution d'indicateurs devenus « *plutôt favorables* » depuis l'an dernier.

Se positionner sur un marché à fort potentiel

●●● Le ministre des Transports, Gilles de Robien, qui a fait le voyage lundi dernier en principauté de Monaco - tandis que le ministre de l'Ecologie et du Développement durable, Serge Lepeltier, très attendu, avait pour sa part un empêchement - a appelé les constructeurs automobiles français à commercialiser au plus vite des voitures propres, en vue de préserver l'environnement mais aussi de se positionner sur un marché à fort potentiel. « *Un jour, a déclaré le ministre, un constructeur va commercialiser des voitures propres. Or, je souhaiterais que ce soit un Français qui le fasse, parce que pour celui-là, ce sera le jackpot ! Les gens sont tellement attachés à la préservation de l'environnement qu'ils sont très impatients d'avoir ce genre de véhicule* ».

Selon un sondage Ifop (réalisé en septembre 2004), 46 % des Français affirment souffrir de la pollution automobile et 76 % se disent prêts à recourir aux carburants alternatifs, même si cela doit entraîner un coût supplémentaire de 5 à 10 % par rapport aux carburants classiques. Les avantages du GPLc comme carburant ne sont plus à rappeler. Mais en présentant ce prototype GPL/électrique à Monaco, le CFBP a voulu montrer aux Pouvoirs publics qu'il était possible d'aller encore

plus loin dans la performance en matière environnementale.

Révolutionnaire, ce prototype est la première berline quatre places à associer un carburant "propre", le GPLc, à la technologie hybride pour obtenir une voiture encore plus performante en matière d'émissions réduites. Développé par la société d'installation GPL RM Gaz, en collaboration avec le CFBP et l'Institut Français du Pétrole (IFP), ce véhicule présente des performances inégalées au niveau environnemental. Pour démontrer l'intérêt du GPLc dans la solution hybride, un véhicule Toyota Prius II, mondialement reconnu pour ses faibles émissions de CO₂, a été retenu pour développer ce prototype, dénommé *Hybride GPL/Electric*.

Elue "Voiture de l'année 2005" par un jury de 58 journalistes spécialisés (issus de 22 pays) et placée en tête du palmarès de l'Ademe des véhicules propres, la Toyota Prius II consomme en moyenne 4,5 litres d'essence aux 100 kilomètres et rejette 104 g/km de CO₂. Sa double motorisation (pilotée par l'électronique de bord) lui permet de rouler à l'énergie électrique en milieu urbain, ce qui ne produit quasiment aucune pollution. Le moteur essence prend le relais au-delà d'une vitesse de 50 km/h sur les voies rapides, notamment pour les grandes distances.

92 G/KM DE CO2 SEULEMENT

Doté de deux moteurs, l'un alimenté au GPL et l'autre électrique, le prototype bénéficie de tous les avantages d'un véhicule hybride, à savoir l'utilisation du moteur électrique en milieu urbain ainsi que pour la recharge des batteries, et la récupération de l'énergie cinétique lors du freinage et des décélérations.

Le moteur essence est bien sûr remplacé par un moteur GPL, permettant ainsi à ce véhicule de bénéficier des performances environnementales et économiques de ce carburant.

Les résultats des tests menés par l'IFP montrent que le prototype d'Hybride GPL/Electric est encore plus performant qu'un hybride essence. En effet, l'utilisation du GPL à la place de l'essence contribue à réduire significativement les émissions de CO₂ de ce véhicule qui fait partie des plus performants du marché.

Il n'émet en effet que 92 g/km de CO₂, soit 11,5 % de moins que la version essence.

Rappelons que l'engagement des constructeurs automobiles à l'horizon 2008 porte sur des émissions maximales de 140 g/km. Enfin, il faut ajouter que le prototype a déjà parcouru 15 000 km et que ces performances pourraient être encore meilleures s'il était neuf.

DES INDICATEURS PLUTÔT POSITIFS

Si le nouveau véhicule est en cours d'homologation auprès du Service des Mines, l'étape ultérieure consistera, pour le CFBP, à travailler avec d'autres partenaires (le groupe Dassault, par exemple ? - cf. encadré) pour améliorer encore les performances.

De manière plus générale, rappelons-le, les perspectives semblent s'améliorer pour le GPLc (CF. BIP DU 15.3), pour différentes raisons. En témoigne la multiplication par cinq des ventes de véhicules équipés au GPLc l'an dernier par Chevrolet qui axe désormais sa communication sur eux ; la relance par Renault des *Mégane* et *Scenic* au GPLcarburant ; et la forte demande adressée aux installateurs (la "deuxième monte" représente 50 % des ventes de véhicules GPLc).

La conjoncture, qui plus est, se prête à cette évolution, l'augmentation du prix du gazole rendant encore plus attractif le différentiel en faveur du GPLc. Le prix à la pompe de ce dernier est, rappelons-le, de quelque 0,6 euro/litre, soit moitié moins que l'essence et 37 % moins cher que le gazole en 2004.

Le GPL est aujourd'hui disponible sur l'ensemble du territoire, bénéficiant d'un réseau de près de 2 000 stations-service, dont 300 sur le réseau autoroutier et les voies express, pour 170 000 automobilistes.

VERS LA CRÉATION D'UN LABEL

Depuis le 1^{er} janvier 2005, les équipementiers n'ont plus besoin de l'agrément du CFBP pour équiper les véhicules au GPLcarburant. Un arrêté a mis fin à cette obligation. Le Comité envisage de créer un label regroupant les 400 installateurs présents en France, ce qui donnera « un indicateur au client potentiel » tout en permettant de « compenser le déficit de l'offre des constructeurs », explique Joël Pedessac.

Ne pas oublier l'Afrique

●●● Les transports sont le deuxième secteur consommateur d'énergie en Tunisie, représentant 31 % de la consommation totale du pays. Avec 3,5 millions de tonnes par an, les transports routiers sont responsables de 22 % des émissions de CO₂. Le problème n'existe pas que dans les métropoles asiatiques, européennes ou américaines, « il est aussi en Afrique ! », s'est exclamé le ministre tunisien des Transports, lors d'une conférence organisée dans le cadre d'EVS 21. Selon lui, « le développement durable ne peut être que solidaire et global ». C'est dans ce sens qu'il a lancé une invitation au monde entier pour que le prochain salon EVS ait lieu en Afrique, en Tunisie par exemple.

SPONSORING Son président invité d'Infosport

Primagaz choisit le cyclisme pour renouer avec le sport

Christine Lagoutte

Sept ans après avoir interrompu toute action dans le sponsoring sportif, Primagaz, le spécialiste de la distribution de butane propane, signe son retour.

A la fin des années 90, après avoir privilégié les JO, l'automobile (24 Heures du Mans), les montgolfières et surtout la voile (via neuf années de partenariat avec Laurent Bourgnon et deux victoires dans la Route du Rhum en 1994 et 1998), la société avait en effet décidé de communiquer davantage sur ses produits et sur l'innovation, au détriment de l'image.

Pour son retour dans le parrainage sportif, la société filiale du leader mondial de GPL (SHV Gas) a opté pour le cyclisme.

Un double dispositif a été mis sur pied pour cette année, moyennant un budget d'environ 1 million d'euros : Primagaz est partenaire des épreuves françaises de l'UCI Pro Tour, à savoir les classiques Paris-Nice, Paris-Roubaix (qui aura lieu dimanche) et Paris-Tours.

Parallèlement, il est co-sponsor de l'équipe Liquigas-Bianchi, qui compte dans ses rangs Mario Cipollini, Stefano Garzelli ou encore Magnus Backstedt. Au terme de l'accord, la formation sera baptisée Primagaz-Bianchi pour les épreuves du Pro Tour qui se dérouleront en France, dont bien sûr le Tour de France.

« Depuis 1968 et la flamme olympique des JO de Grenoble, nous n'avons pratiquement jamais cessé d'investir dans le

sport », insiste Christian Hunault, PDG de Primagaz, dans « Tribune présidentielle », diffusée cet après-midi sur la chaîne du câble et du satellite en partenariat avec *Le Figaro économie*. L'interdiction de faire de la publicité pour les produits pétroliers au moment du premier choc pétrolier explique sans doute cette constance dans l'action.

Pour le patron de Primagaz, le cyclisme a « ce côté « rural » qui colle bien à nos clients ». « C'est le seul sport qui traverse les communes rurales, qui sont depuis toujours nos zones d'activité privilégiées », rappelle-t-il. Toutefois, des trente années de sponsoring sportif de Primagaz, ce sont les neuf ans dans la voile qui l'ont le plus marqué. « C'est ce qui a boosté notre notoriété. Ce partenariat fut une symbiose. La voile représentait le

côté propre de l'énergie et à l'époque la signature de Primagaz était justement « L'énergie d'aller plus loin », insiste-t-il.



« Depuis 1968, nous n'avons pratiquement jamais cessé d'investir dans le sport », remarque Christian Hunault, PDG de Primagaz. (DR)

VSD, 14/04/2005

le chiffre de la semaine

■ **0,616 €**, c'est aujourd'hui le prix moyen d'un litre de GPL à la pompe. Un tarif qui fait réfléchir au moment où le diesel franchit le cap de 1 € le litre. Les Français ne s'y trompent pas : les immatriculations de voitures au gaz ont fait un bond de 26 % en 2004.

IL A BATTU LE RECORD DE VITESSE AU GPL

Alain Lebrun, au vert et contre tous

315 km/h au gaz, c'est possible ! Retour sur l'itinéraire hors normes d'Alain Lebrun et sa bande de bénévoles.

Ne dites pas à sa mère qu'il a battu le record du monde de vitesse au GPL, elle le croit patron d'un centre de contrôle technique.

Issu d'une famille de garagistes, Alain Lebrun vit une enfance bercée par le ronronnement des moteurs. Il en développe une véritable passion pour l'automobile. Classique ? Pas tout à fait. Cet écologiste dans l'âme a une certitude : *"Les plus hautes performances ne sont pas incompatibles avec le respect de l'environnement."* Dans cette optique, épaulé par une équipe de huit autres "fondus", tous bénévoles, il crée l'association Idée verte compétition. *"Ensemble, nous œuvrons depuis treize ans au développement du GPL. Avec Alain Vaut-*

cranne (gérant de société), Eddy Gajak (gardien de la paix), Jean-Michel Nourry (motoriste) et quelques autres, nous n'avions qu'un objectif, décrocher le record du monde de vitesse au gaz."

Façon fusée

Mais pour cela, il leur a fallu construire une voiture... La leur est constituée d'un châssis WR (Welter Racing) identique à celui des barquettes d'endurance qui courent aux 24 Heures du Mans, et animée par un V6 atmosphérique dérivé du moteur PSA-Renault. Un équipement sérieux, donc onéreux. Le plus gros problème à résoudre reste la sécurité. L'explosion du réservoir serait du plus mauvais effet. Loin de se décourager, nos bons apôtres font donc appel à l'Agence spatiale européenne... qui se pique au jeu ! Elle dote le bolide d'éléments utilisés dans l'aérospatiale et transforme le réservoir en bunker anti-feu. *"Il est*

entouré d'un produit intumescent qui, en cas de chaleur anormale, se met à gonfler comme le ferait une grosse meringue, l'isolant des flammes." Un équipement inédit auquel s'ajoute la fameuse soupape obligatoire pour les véhicules GPL.

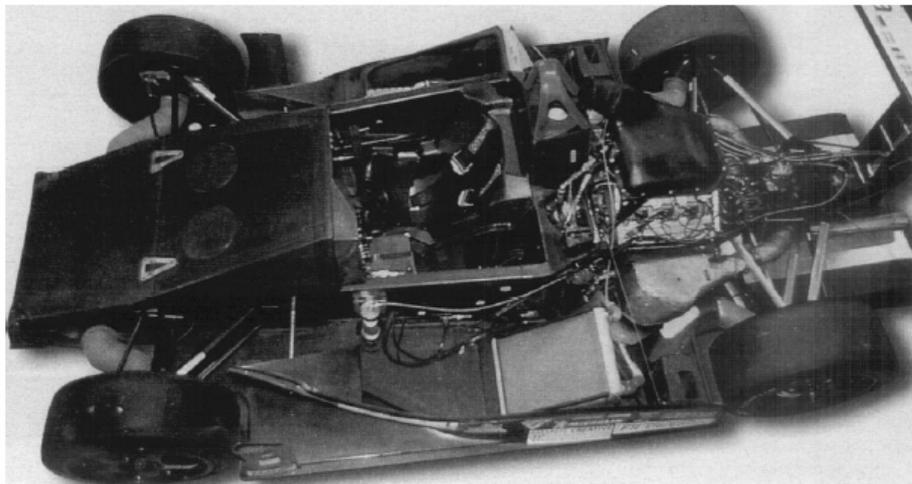
Cinq heures du matin...

Une fois ces modifications faites, il ne reste plus qu'à prouver le bien-fondé du pari. Ce sera le 4 novembre 2004, sur la piste de l'aérodrome militaire de Brétigny-sur-Orge (91). Lorsqu'il y arrive, Alain Lebrun a des frissons. Dans quelques heures, SA barquette va tenter d'établir un record du monde : *"J'étais sous tension, inquiet, ne voulant décevoir ni les sponsors, ni les proches qui nous avaient soutenus pendant toute l'aventure."* A 9 heures, le pilote Sylvain Boulay se met au volant du bolide. Premier passage : 210,478 km/h chrono. Deuxième passage : 271,349 km/h. L'excitation monte

d'un cran. Et au troisième tour, la délivrance : le compteur affiche 315,291 km/h. Record battu, aucune voiture n'a jamais atteint une telle allure avec le carburant écolo ! Et c'est un énorme soulagement lorsque la performance se voit officiellement reconnue comme record du monde de vitesse au GPL. Un titre qui va permettre au prototype de faire un pas de géant (vert...) dans son développement.

Prochaine étape, l'homologation de la Fédération française du sport automobile. Et, peut-être un jour, la concrétisation du fol espoir des neuf hommes de l'association : carburer au gaz dans la ligne droite des Hunaudières. Participer aux 24 heures du Mans serait, pour le groupe, la plus belle des récompenses. C'est sûr, vous en entendrez parler ! ■

Les dessous de l'auto verte : une bête de course !





CFBP infos

N°15 Avril 2005

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 règlementaires p 4
 - Exploitation des équipements sous pression
- En bref p 4
 - Changements d'adresses
 - Départ - Arrivée au CFBP
 - Nominations
 - Nouveau : parution de la « Procédure d'intervention sur les réservoirs 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
8, terrasse Bellini
92807 Puteaux cedex

■ Statistiques

Données climatiques

En avril 2005, la température moyenne s'établit à 11°C, en hausse de 0,4°C par rapport à avril 2004.

	Avril 2005	Avril 2004
Température moyenne	11°C	10,6°C
Nombre de jours ouvrés	21	22
Degrés-jours (DJ)*	153,9	162,4
Coefficient de rigueur**	0,84	0,89
Degrés-jours cumulés	1 122,7	1 088,6

* 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 de produits pétroliers ■ (source : Observatoire de l'énergie)

CHIFFRES-CLES AVRIL 2005

- Ventes avril 2005 vs avril 2004 : - 11,7 %

- Vrac 0-80 t : avril 2005 vs avril 2004 : - 14,5 %

Ventes de GPL en France (en tonnes)

	MOIS			CUMUL		
	avr-05	avr-04	Variation	avr-05	avr-04	Variation
BUTANE						
Conditionné	30 379	33 562	- 9,5%	131 590	140 322	- 6,2%
Vrac	10 379	10 004	+ 3,7%	44 892	45 018	- 0,3%
s/total butane	40 758	43 566	- 6,4%	176 482	185 340	- 4,8%
PROPANE						
Conditionné	12 764	14 028	- 9,0%	55 082	57 316	- 3,9%
Condi/carburant	6 291	6 207	+ 1,4%	24 781	24 618	+ 0,7%
s/total conditionné	19 055	20 235	- 5,8%	79 863	81 934	- 2,5%
Vrac carburant	2 937	2 953	- 0,5%	11 542	11 579	- 0,3%
Vrac 0 / 6t.	81 495	93 481	- 12,8%	542 364	541 963	+ 0,1%
Vrac 6 / 12t.	12 547	15 209	- 17,5%	82 203	84 602	- 2,8%
Vrac 0 / 12t	94 042	108 690	- 13,5%	624 567	626 565	- 0,3%
Vrac 12 / 80t	18 676	23 136	- 19,3%	127 089	131 719	- 3,5%
Vrac 0 / 80t	112 718	131 826	- 14,5%	751 656	758 284	- 0,9%
Vrac > 80t	23 938	27 492	- 12,9%	140 671	140 532	+ 0,1%
s/total vrac	139 593	162 271	- 14,0%	903 869	910 395	- 0,7%
s/total propane	158 648	182 506	- 13,1%	983 732	992 329	- 0,9%
GPLc/stations	11 433	12 802	- 10,7%	43 552	48 179	- 9,6%
Total conditionné	49 434	53 797	- 8,1%	211 453	222 256	- 4,9%
Total vrac	149 972	172 275	- 12,9%	948 761	955 413	- 0,7%
TOTAL	210 839	238 874	- 11,7%	1 203 766	1 225 848	- 1,8%
<i>dont carburant</i>	20 661	21 962	- 5,9%	79 875	84 376	- 5,3%

Evolution des prix internationaux (CIF ARGUS Propane)

	avril 2005	mars 2005	Variation %
Moyenne mensuelle CIF ARGUS \$/tonne	429	456	- 6 %

Analyse de Frédéric Vazzoler (Totalgaz)

Le mois d'avril est historiquement le mois où le prix des GPL commence à décliner, avec une demande domestique et tertiaire de plus en plus réduites sur le propane, et un afflux de butane commercial disponible sur le marché, conséquence du changement des spécifications essences pour la période printemps-été.

Cette année, malgré une forte volatilité sur le Brent, la tendance est respectée, quoiqu'un peu tardive. En effet, les températures encore fraîches début avril ont retardé l'affaissement des cotations qui perdent néanmoins 60 \$/t sur le propane et 50 \$/t sur le butane, en l'espace d'un mois, mais qui restent élevées pour la saison.

Hormis le phénomène mécanique lié à l'offre et la demande de « produit de chauffage », la baisse du prix de l'énergie se justifie par des longueurs physiques de plus en plus visibles sur le marché, sous forme de cargaisons flottantes, et par un affaissement de la demande de brut en Asie et un re-stockage aux USA.

Le marché reste néanmoins assez volatile, toujours gouverné par les fonds de pensions et à la parité Euro/dollar. Il suffirait que les fonds se remettent à acheter massivement pour voir les cours repartir à la hausse ... ■

Installations neuves Gaz Propane

	MOIS			CUMUL		
	avr-05	avr-04	Var %	avr-05	avr-04	Var %
Alsace	26	13	+ 100%	125	109	+ 15%
Aquitaine	113	109	+ 4%	504	485	+ 4%
Auvergne	40	41	- 2%	187	189	- 1%
Basse-Normandie	47	41	+ 15%	186	180	+ 3%
Bourgogne	27	23	+ 17%	130	118	+ 10%
Bretagne	104	90	+ 16%	389	317	+ 23%
Centre	85	75	+ 13%	329	292	+ 13%
Champagne-Ardenne	22	23	- 4%	95	82	+ 16%
Corse	5	15	- 67%	38	112	- 66%
Franche-Comté	48	39	+ 23%	191	183	+ 4%
Haute-Normandie	40	23	+ 74%	147	157	- 6%
Ile-de-France	13	37	- 65%	70	127	- 45%
Languedoc-Roussillon	40	69	- 42%	233	236	- 1%
Limousin	45	19	+ 137%	141	99	+ 42%
Lorraine	37	31	+ 19%	126	125	+ 1%
Midi-Pyrénées	106	121	- 12%	451	436	+ 3%
Nord-Pas-de-Calais	37	38	- 3%	168	186	- 10%
Pays de la Loire	75	80	- 6%	373	324	+ 15%
Picardie	28	41	- 32%	166	238	- 30%
Poitou-Charentes	65	61	+ 7%	230	233	- 1%
Provence-Alpes-Côte d'Azur	104	90	+ 16%	367	377	- 3%
Rhône-Alpes	165	223	- 26%	684	777	- 12%
TOTAL	1 272	1 302	- 2%	5 330	5 382	- 1%

Statistiques CCI installations Propane neuves ■ (source Qualigaz)

■ Actualités techniques et réglementaires

Exploitation des équipements sous pression

Publication au JO de l'arrêté du 30 mars 2005 portant modification de l'arrêté du 15 mars 2000 relatif à l'exploitation des équipements sous pression (Journal officiel n°95 du 23 avril 2005, page 7105).

<http://www.legifrance.gouv.fr/WAspad/Visu?cid=726254&indice=1&table=JORF&ligneDeb=1>

■ En bref ...

Changements d'adresses



- Le CFBP a déménagé. Vous pouvez désormais le joindre à sa nouvelle adresse :
8, terrasse Bellini
92807 Puteaux cedex
Tél. : +33 (0) 1 41 97 02 80
Fax : +33 (0) 1 41 97 02 89

[Téléphones, fax, et adresses e-mail sont inchangés.]



- A noter aussi les nouvelles coordonnées de l'AEGPL :
165, boulevard du Souverain
B – 1160 Bruxelles
Tél. : +32 2 566 91 20
Fax : +32 2 566 91 29

Départ - Arrivée au CFBP

Christophe Erhel, Responsable Sécurité / Environnement depuis 4 ans, va quitter le CFBP et retourner à compter du 1er juin chez Shell Global LPG, où il prendra la fonction de Conseiller sécurité. Durant ces 4 années, Christophe a fortement contribué à l'amélioration des relations du CFBP avec l'Administration et à la prise en compte par cette dernière des problématiques de notre filière. Un grand merci à lui pour tout le travail effectué !

Il sera remplacé au CFBP par **Nicolas Bureau** (Primagaz) à qui « CFBP *infos* » souhaite la bienvenue.

Nominations

■ **Tim Barnett** succède à Tony O'Hara comme président du CEN/TC 286 (Comité de Normalisation sur les Équipements GPL et leurs accessoires).

Il a été élu par ce comité lors de sa réunion plénière des 5 et 6 avril à Cracovie. Présenté par l'AEGPL, Tim Barnett a été, jusqu'en 2004, responsable sécurité et technique de BP pour les GPL. Il dirige la délégation anglaise depuis 10 ans.

■ **Michèle Rousseau** a été nommée secrétaire générale du Ministère de l'Ecologie et du Développement durable. (Décret du 19 mai 2005 paru au JO n°117 du 21 mai 2005).

Nouveau : parution de la « Procédure d'intervention sur les réservoirs GPL »



La « Procédure d'intervention sur les réservoirs GPL de type automobile homologués VLTP-GPL, R67-00, R67-01, CE » (Réf.370) est parue dans sa version 2005, disponible sur demande au CFBP.

■ Agenda

22-23 AVRIL 2005

► Congrès de l'ANCMRTM - Dunkerque

Le CFBP a participé au congrès annuel de l'Association Nationale des Communes pour la Maîtrise des Risques Technologiques Majeurs (maires « Seveso ») où il a présenté l'avancement des tests PPRT concernant les GPL.

Les exposés ont essentiellement porté sur l'avancement des textes d'application de la loi Bachelot qui devraient être publiés avant l'été. Les maires ont fait part aux représentants de l'Etat de leur inquiétude sur le blocage actuel, en l'attente de ces textes d'application, et sur l'impact de cette loi.

10 -11 - 12 MAI 2005

► S.E.V.E. : Salon Européen des Véhicules d'Entreprise - Le Bourget

Première édition de ce salon destiné aux acheteurs et responsables d'entreprises concernant les moyens de transport et de communication embarqués (voiture, téléphone, loueurs, équipements des véhicules, réseau de maintenance ...).

François-Xavier Dagnas, responsable du GPL carburant au CFBP, est intervenu dans l'une des tables rondes sur le sujet « Véhicules propres dans l'entreprise : comment augmenter leurs nombres dans les parcs ? », avec l'AFGNV et un représentant de FIAT.

11 MAI 2005

► Colloque Service public 2000-AEC - Dourdan

Le CFBP a été invité à participer au séminaire annuel de l'AEC - Association pour l'Expertise des Concessions -, qui a réuni une cinquantaine de directeurs de syndicats départementaux d'énergie. Le CFBP a présenté les avantages des GPL pour les flottes de véhicules et le gaz en réseau.

L'AEC rassemble des collectivités locales qui exercent un service public local de distribution d'énergie, sous l'égide de la FNCCR (Fédération nationale des Collectivités Concédantes et des Régies). Elle est une émanation de « Service Public 2000 », structure d'expertise associative qui assiste et conseille les collectivités dans la gestion de leurs services publics.

www.sp2000.asso.fr

www.a-e-c.asso.fr

20 MAI 2005

► Débat BIP-Enerpresse - Paris

« Une seconde jeunesse pour les GPL ? » : c'est le thème du petit déjeuner-débat organisé par le département énergie du groupe Moniteur, avec la participation de Joël Pedessac, directeur général du CFBP, Claude Delarue, chef du département Environnement, réglementation, homologation du groupe motopropulseur chez Renault, et Jacques Quesson, maire de Saint-Genis de Saintonge.

■ Dans la presse

- Primagaz accompagne les créateurs d'entreprises de chauffage-plomberie, L'Installateur, 01/04/2005
- La Prius GPL, Le Moniteur automobile, 21/04/2005
- Moins polluant, DNA - Dernières Nouvelles d'Alsace, 30/04/2005
- Repsol YPF s'intéresse aux activités GPL de Shell, Le Figaro économie, 14/05/2005

01/04/2005

Primagaz accompagne les créateurs d'entreprises de chauffage-plomberie

La société Primagaz vient de signer une convention de partenariat avec l'ADIE (Association pour le droit à l'initiative économique), qui aide des personnes exclues du marché du travail et du système bancaire à créer leur propre emploi. Elle s'engage ainsi à soutenir et accompagner les chômeurs et les RMistes qui souhaitent créer une entreprise de chauffage-plomberie. "Une centaine de personnes pourraient ainsi être aidées chaque année, notamment dans les zones rurales", estime Myriam Maestroni, directrice commerciale de la marque, qui apportera un financement d'environ 1000 euros par projet. L'engagement du fournisseur de GPL, soutenu dans sa

démarche par la section Plomberie-Chauffage de la Capeb, repose sur deux axes principaux : la formation initiale et le suivi des entrepreneurs. "Nous souhaitons ainsi donner aux professionnels tous les moyens de développer leur projet", explique Myriam Maestroni. Concrètement, Primagaz va prendre en charge l'organisation et le financement des qualifications professionnelles PGN et PGP. La société organisera également une formation sur ses produits et services. Elle proposera par ailleurs aux nouveaux entrepreneurs



Myriam Maestroni, directrice commerciale de Primagaz (à gauche), et Maria Novak, présidente de l'Adie, ont entériné le 18 mars dernier un partenariat pour aider à la création d'entreprises de chauffage-plomberie.

un suivi de leur projet par un "parrain de proximité", issu de l'une de ses agences commerciales.

**Le Moniteur
AUTOMOBILE**

21/04/2005

An advertisement for the Prius GPL. It features a black and white image of a Prius car with 'Electric CO2 = 92 g/km' and 'GPL' written on its side. Above the car, the text 'Plus propre que propre' is displayed. Below the car, the title 'la Prius GPL' is written in large, bold letters. A paragraph of text follows, discussing the car's environmental benefits and performance compared to other models.

Plus propre
que propre

la Prius GPL

Certes, la Prius est la voiture à quatre places la moins polluante du monde, mais selon le Comité français du butane et du propane, elle pourrait être encore plus écologique si son moteur électrique était associé à un moteur fonctionnant au gaz plutôt qu'au sans-plomb. Dévoilé il y a deux semaines au salon du véhicule électrique de Monaco, un prototype affichait des performances plus qu'intéressantes. Selon les tests réalisés dans les laboratoires de l'IFP, cet hybride GPL/électricité ne produirait que 92 g de CO₂ au kilomètre, soit 11,5% de moins que la Prius de série et, comme toutes les voitures GPL, une quantité négligeable de NOx et aucune particule. Qui dit mieux ?

30/04/2005

Moins polluant

Le GPLc (pour Gaz de pétrole liquéfié carburant) est un mélange de butane et de propane dans des proportions qui lui assurent, à pression raisonnable et température ambiante, un stockage à l'état liquide. Il est issu de l'exploitation des champs de gaz naturel ou de pétrole dont il est alors le produit de raffinage le plus pur. Sa combustion permet de le classer parmi les carburants les plus respectueux de l'environnement. Par rapport à l'essence, il permet une réduction importante des émissions des principaux polluants (oxydes de carbone et oxydes d'azote). A l'inverse du gazole et comme l'essence, le GPL ne dégage pas de particules. Les émissions de gaz carbonique (CO2) ne sont toutefois inférieures que de 10% à celles d'un

moteur essence. Enfin, le GPL a un pouvoir calorifique inférieur à celui de l'essence. C'est-à-dire que pour produire la même quantité d'énergie et avaler un nombre équivalent de kilomètres, il nécessite une surconsommation de l'ordre de 20 à 25%. Mais elle est compensée par son faible prix à la pompe. L'année dernière, le GPL affichait un prix inférieur de 37% à celui du gazole et inférieur de plus de 45% à celui du sans-plomb 95.

LE FIGARO
économie

14/05/2005

Repsol YPF s'intéresse aux activités GPL de Shell

Le pétrolier espagnol, Repsol YPF, étudie avec des sociétés de capital risque la possibilité de présenter une offre d'achat sur les activités de GPL du géant anglo-néerlandais Royal Dutch/Shell. Selon un responsable de Repsol cité par la presse. Les activités de gaz liquéfiés de pétrole (GPL) de Shell sont estimées à quelque 2 milliards d'euros, d'après « Cinco Dias » selon lequel Repsol YPF présenterait une offre en 2005.



CFBP infos

N°16 Mai 2005

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 règlementaires p 4
 - Quatrième décennale des réservoirs petit vrac
 - Projet de loi d'orientation sur l'énergie
 - Agrément d'IS Services
 - Compresseur GNV
 - Connectique gaz
- En bref p 7
 - Nouveaux venus au CFBP
 - Le Scénic II en version GPL enfin disponible
- Agenda p 8
- Dans la presse p 9

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
8, terrasse Bellini
92807 Puteaux cedex

■ Statistiques

Données climatiques

En mai 2005, la température moyenne s'établit à 14,8°C, en hausse de 1,1°C par rapport à mai 2004.

	Mai 2005	Mai 2004
Température moyenne	14,8°C	13,7°C
Nombre de jours ouvrés	20	19
Degrés-jours (DJ)*	86,6	90,2
Coefficient de rigueur**	0,95	0,99
Degrés-jours cumulés	1 209,3	1 178,8

* 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 MAI 2005

- Ventes totales 5 premiers mois 2005 vs 2004 : - 1,6 %

Ventes de GPL en France (en tonnes)

	MOIS			CUMUL		
	mai-05	mai-04	Variation	mai-05	mai-04	Variation
BUTANE						
Conditionné	31 406	29 107	+ 7,9%	162 996	169 429	- 3,8%
Vrac	7 334	8 028	- 8,6%	52 226	53 046	- 1,5%
s/total butane	38 740	37 135	+ 4,3%	215 222	222 475	- 3,3%
PROPANE						
Conditionné	12 717	11 739	+ 8,3%	67 799	69 055	- 1,8%
Condi/carburant	6 099	5 385	+ 13,3%	30 880	30 003	+ 2,9%
s/total conditionné	18 816	17 124	+ 9,9%	98 679	99 058	- 0,4%
Vrac carburant	2 908	2 654	+ 9,6%	14 450	14 233	+ 1,5%
Vrac 0 / 6t.	53 134	55 340	- 4,0%	595 498	597 303	- 0,3%
Vrac 6 / 12t.	9 380	9 939	- 5,6%	91 583	94 541	- 3,1%
Vrac 0 / 12t	62 514	65 279	- 4,2%	687 081	691 844	- 0,7%
Vrac 12 / 80t	13 742	14 372	- 4,4%	140 831	146 091	- 3,6%
Vrac 0 / 80t	76 256	79 651	- 4,3%	827 912	837 935	- 1,2%
Vrac > 80t	20 126	20 174	- 0,2%	160 797	160 706	+ 0,1%
s/total vrac	99 290	102 479	- 3,1%	1 003 159	1 012 874	- 1,0%
s/total propane	118 106	119 603	- 1,3%	1 101 838	1 111 932	- 0,9%
GPLc/stations	11 673	11 889	- 1,8%	55 225	60 068	- 8,1%
Total conditionné	50 222	46 231	+ 8,6%	261 675	268 487	- 2,5%
Total vrac	106 624	110 507	- 3,5%	1 055 385	1 065 920	- 1,0%
TOTAL	168 519	168 627	- 0,1%	1 372 285	1 394 475	- 1,6%
<i>dont carburant</i>	20 680	19 928	+ 3,8%	100 555	104 304	- 3,6%

Evolution des prix internationaux (CIF ARGUS Propane)

	mai 2005	avril 2005	Variation %
Moyenne mensuelle CIF ARGUS \$/tonne	393	429	- 8,4 %

Analyse d'Alexandre Vigouroux (Primagaz)

Le GPL a poursuivi sa correction à la baisse sur pratiquement tout le mois de Mai.

Alors qu'Avril avait clôturé à environ 430 \$ (CIF ARA LC), Mai a évolué dans un tunnel de 406 à 390 \$ avec une tendance baissière marquée pour clôturer à 393 \$/t.

De la même façon, le WTI a évolué entre 52 et 47 \$ le baril.

C'est principalement la faiblesse de la demande physique sur le marché qui a maintenu le prix du GPL à ce niveau historiquement bas comparativement à celui du baril de pétrole. En effet, pour la première fois depuis des lustres, la tonne de GPL a coûté moins cher que la tonne de pétrole. ■

Installations neuves Gaz Propane

	MOIS			CUMUL		
	mai-05	mai-04	Var %	mai-05	mai-04	Var %
Alsace	22	19	+ 16%	147	128	+ 15%
Aquitaine	106	116	- 9%	610	601	+ 1%
Auvergne	61	43	+ 42%	248	232	+ 7%
Basse-Normandie	36	33	+ 9%	222	213	+ 4%
Bourgogne	40	24	+ 67%	170	142	+ 20%
Bretagne	122	100	+ 22%	511	417	+ 23%
Centre	74	72	+ 3%	403	364	+ 11%
Champagne-Ardenne	30	28	+ 7%	125	110	+ 14%
Corse	18	114	- 84%	56	226	- 75%
Franche-Comté	35	30	+ 17%	226	213	+ 6%
Haute-Normandie	51	29	+ 76%	198	186	+ 6%
Ile-de-France	20	18	+ 11%	90	145	- 38%
Languedoc-Roussillon	69	65	+ 6%	302	301	+ 0%
Limousin	27	17	+ 59%	168	116	+ 45%
Lorraine	48	36	+ 33%	174	161	+ 8%
Midi-Pyrénées	114	120	- 5%	565	556	+ 2%
Nord-Pas-de-Calais	45	24	+ 88%	213	210	+ 1%
Pays de la Loire	92	77	+ 19%	465	401	+ 16%
Picardie	50	37	+ 35%	216	275	- 21%
Poitou-Charentes	68	80	- 15%	298	313	- 5%
Provence-Alpes-Côte d'Azur	81	98	- 17%	448	475	- 6%
Rhône-Alpes	156	163	- 4%	840	940	- 11%
TOTAL	1 365	1 343	+ 2%	6 695	6 725	+ 0%

Statistiques CCI installations Propane neuves ■ (source Qualigaz)

Quatrième décennale des réservoirs petit vrac : accord de l'Administration et lancement des opérations

Accord de l'administration

La Commission Centrale des Appareils à Pression, réunie le 14 juin, a donné, comme le Ministère de l'Industrie, un avis favorable à la proposition du CFBP pour la requalification des réservoirs petit vrac âgés de 40 ans. Les opérations, qui concernent cette année 5 000 réservoirs fabriqués en 1965 et toujours en exploitation, vont donc pouvoir être lancées dès le mois de juillet.

La requalification se déroule en deux temps :

- Une évaluation préalable des lots de réservoirs concernés, effectuée sur des réservoirs témoins : des essais métallurgiques et de résistance, allant jusqu'à l'éclatement, permettent de s'assurer que les structures sont restées saines et n'ont pas été sensibles au vieillissement. Ces évaluations ont été anticipées au cours du premier semestre dans des laboratoires indépendants (Apave, Cetim, Institut de Soudure) et ont confirmé les bons résultats que nous en attendions.
- Une inspection individuelle « renforcée » sur site, effectuée par l'expert d'un organisme de contrôle habilité.

Intérêt économique et logistique

Deux années d'études et de négociations ont été nécessaires pour définir une proposition alternative à l'épreuve hydraulique individuelle que la réglementation imposait, pour faire face au refus de l'administration de voir reconduire une quatrième fois le contrôle statistique.

En évitant des milliers de transferts de produit et de réservoirs, la mise en œuvre de cette procédure d'inspection renforcée est source d'importantes économies pour la profession. Elle n'a été rendue possible que grâce à l'excellente connaissance du parc de réservoirs par le GTC et à la bonne surveillance effectuée depuis 40 ans par les exploitants.

Les volumes en cause vont rapidement s'accroître, conséquence de la montée en puissance que le marché petit vrac a connue dans les années 60/70. Par exemple, 45 000 réservoirs ont été fabriqués en 1972, dont plus de 40 000 sont aujourd'hui en service et ils devront être requalifiés en 2012.

Nouvel enjeu pour l'avenir

Si les réservoirs concernés vont pouvoir maintenant demeurer en exploitation jusqu'à leur cinquantième année, un nouvel enjeu doit être pris en compte dès maintenant par la profession : passés ces 50 ans, les réservoirs devront impérativement subir une épreuve pour pouvoir être maintenus en service. Il faut dès aujourd'hui imaginer et mettre en œuvre des méthodes ou des mesures qui pourront minimiser les conséquences prévisibles dans 10 ans.

Lancement des opérations

Le GTC et le CFBP ont procédé à un appel d'offre professionnel auprès des organismes habilités. Pour cette année, Apave Groupe et l'Institut de Soudure vont se partager le marché. Le GTC et le CFBP ont également réuni les informations nécessaires et procédé à la formation spécifique d'une quarantaine d'experts des deux organismes, qui, entre juillet et décembre, vont se rendre chez les clients de l'ensemble de la profession, afin d'inspecter les 5 000 réservoirs concernés.

MC – 17/06/2005

(m.camus@cfbp.fr)

Projet de loi d'orientation sur l'énergie : prochaine réunion d'une Commission Mixte Paritaire avant l'adoption définitive

Après deux lectures du projet de loi à l'Assemblée Nationale et au Sénat entre juin 2004 et mai 2005, des points de divergence persistent. Une Commission Mixte Paritaire, composée de 7 Députés et 7 Sénateurs, va donc se réunir le 23 juin afin de concilier les points de vue des deux Chambres et adopter définitivement le texte.

Les décrets d'application du projet de loi seront ensuite publiés au Journal Officiel, permettant ainsi sa mise en œuvre effective. Le dispositif des certificats d'économies d'énergie, pour lequel le CFBP est consulté par la Direction Générale de l'Energie et des Matières Premières du Ministère de l'Industrie, pourra alors entrer en vigueur.

(voir « CFBP infos » avril 2004 et mars 2005)

Agrément d'IS Services

Publication au JO de l'arrêté du 9 mai 2005 portant agrément d'un organisme pour effectuer les contrôles prévus par l'article 26 de l'arrêté du 2 août 1977 modifié relatif aux règles techniques et de sécurité applicables aux installations de gaz combustible et d'hydrocarbures liquéfiés situées à l'intérieur des bâtiments d'habitation ou de leurs dépendances (NOR: INDI0505115A) (Journal officiel n°95 du 23 avril 2005, page 7105).

« La société IS Services, sise 90, rue des Vanesses à Villepinte (93), est agréée jusqu'au 30 juin 2006 pour effectuer les contrôles des installations intérieures et des chaufferies prévus par l'article 26 de l'arrêté du 2 août 1977 susvisé ». (Article 1)

Compresseur GNV

Le Comité Technique de la Distribution du Gaz (CTDG*) s'est réuni le 24 mai dernier pour étudier la demande de GdF et de l'AFG concernant un projet visant à remplir à domicile et sous haute pression (200 bar) un véhicule fonctionnant au gaz naturel à l'aide d'un petit compresseur appelé « appareil de remplissage à domicile - ARD » prélevant le gaz sur l'installation domestique de l'habitation.

Le dispositif étudié lors du CTDG du 24 mai est la 1ère étape globale réalisée par GdF comportant 6 étapes :

- véhicule en remplissage à domicile
- véhicule en remplissage en station publique
- véhicule en roulage
- véhicule en remisage extérieur, confiné ou semi-confiné
- intervention technique sur un véhicule GNV
- véhicule dégradé,

ceci en collaboration avec 3 Ministères : Industrie, Intérieur (pompiers), Transports.

Après présentation du dispositif par GdF, de l'analyse de risque par l'Ineris et la DSC (pompiers), le CTDG a décidé de donner un avis favorable :

- Pour une période d'essai de 18 mois et présentation des résultats de ces tests en grandeur réelle (réalisés sur l'agglomération de Toulouse) au CTDG avant validation définitive. Un arrêté précisera les conditions de ces essais (seul GdF a cette autorisation).
- A la modification de l'arrêté du 2 Août 1977 autorisant sur demande spécifique au CTDG des pressions supérieures à 4 bar sur des installations intérieures.

La Direction de la sécurité civile a souhaité préciser qu'elle avait toute confiance dans le dispositif ARD objet de la consultation – idem pour l'INERIS – sous condition d'une très bonne formation des utilisateurs au moment de la mise en service.

* Le **CTDG** est un Comité d'experts, nommés par arrêté ministériel et dépendant du Ministère de l'Industrie (Direction Générale des Entreprises - ex DARPMI -).

Sa mission principale est de donner un avis sur les projets d'équipements ou de textes réglementaires liés à la distribution du gaz, avant publication.

Ainsi, le CTDG a un rôle comparable à la CCAP (Commission centrale des appareils à pression) dont le CFBP est membre permanent ou au CSIC (Conseil supérieur des installations classées).

Connectique gaz

■ Naissance du SECG, Syndicat Européen de la Connectique Gaz

Cette association loi 1901 a pour objet de prévenir les risques domestiques liés aux installations Gaz et renforcer la sécurité des usagers, à savoir :

- veiller à la qualité des produits de connectique du gaz commercialisés sur le marché européen
- promouvoir les dits produits mis en vente sur ce même marché
- assurer une cohérence commerciale et qualitative des produits vendus (packagings clairs, lisibilité des informations...)
- mettre en place une information sur les risques des produits contrefaits
- valoriser et promouvoir les innovations en matière de connectique-gaz
- représenter le profession au sein des différentes instances
- faire prendre en compte par les entreprises « dominantes » du secteur et par les pouvoirs publics les positions des acteurs de la filière connectique-gaz
- participer à l'élaboration des mesures législatives, des règlements et des futures normes et directives (CE/NF) en matière de connectique-gaz avec l'ensemble des acteurs du secteur (pouvoirs publics et entreprises).

Le siège de l'Association est fixé au 62, rue de Courcelles - 75008 Paris.

■ Gazinox, leader français de la connectique gaz, lance Duo Gaz®



Duo Gaz® est un nouveau produit de raccordement gaz alliant sécurité et praticité pour répondre aux préoccupations spécifiques des collectivités territoriales.

Les conseils généraux, les mairies et les offices HLM ont besoin d'un produit haut de gamme répondant à tous les besoins de l'habitat collectif en terme de fiabilité et de sécurité.

Deux innovations majeures sur ce nouveau produit : le robinet serti sur le flexible qui garantit une parfaite étanchéité du gaz et qui permet au produit d'être inviolable. Ce produit, « d'une seule pièce », dispose par ailleurs d'un embout à raccord tournant ce qui permet de déplacer la gazi-nière avec une sécurité absolue en évitant tout risque de torsion et de desserrage.

Le flexible de cœur inox (brevet Gazinox) répond aux caractéristiques classiques des produits Gazinox (résistante au feu 900° contre 450° pour les flexibles métalliques concurrents, ...).

Certifié NF Gaz, le Duo Gaz® est, comme tous les produits Gazinox, sans date limite d'emploi et devance la future norme européenne.

GAZINOX SA, filiale de Butagaz (groupe Shell), conçoit, réalise et distribue une gamme de produits de raccordement et de connexion gaz innovante et de haute qualité dans les domaines domestique, tertiaire, industriel.

Tous les produits de la gamme, qu'ils soient d'usage domestique ou industriel sont fabriqués sous « Assurance qualité - ISO 9001 ». L'entreprise dont le siège est à Champs-sur-Marne (77), est le leader français de la connectique gaz avec 54 % de parts de marché et un chiffre d'affaires de 12 millions d'€.

Tél. : 01 64 73 33 55 - Fax : 01 64 68 42 87- www.gazinox.fr

■ En bref ...

Nouveaux venus au CFBP

■ Le CFBP accueille deux nouveaux associés :

Deux nouvelles sociétés ont rejoint le CFBP parmi les industriels associés.

Il s'agit de **E-b-trans**, leader européen du transport routier des produits pétroliers et de **SATS**, société spécialisée dans la rénovation et la réépreuve d'équipements sous pression transportables (ESPT) ainsi que dans le traitement de surface de pièces industrielles.

	Pétrole	Chimie	Gaz	Divers	Vrac solide	
FRANCE	108	40	17	20	15	200
ESPAGNE		9	1			10
BENELUX	13	1	1			15
ALLEMAGNE	75					75
EUROPE CENTRALE	39		1			40
TOTAL	235	50	20	20	15	340

Principaux marchés d'E-b-trans : ventilation par pays (CA en Millions d'Euros)

Principales activités de SATS dans le domaine GPL

- Rénovation et réépreuve de bouteilles de GPL
- Rénovation et mise en peinture de casiers pour transport de bouteilles
- Fabrication (et rénovation) et mise en peinture de chapeaux pour les bouteilles de GPL
- Rénovation et réépreuve de réservoirs « petit vrac »
- Mise en place sur site de citernes « petit vrac »

SATS, ex SAI-Mauron et qui en a repris tous les contrats commerciaux, exerce l'activité de SPA (Service professionnel d'assistance) pour le compte des adhérents du CFBP.

La société est implantée dans le Morbihan (Saint-Léry et Mauron) et appartient au groupe Métalia.

■ Bienvenue également à Marc Caumont, arrivé parmi les personnels détachés au CFBP pour une mission de 7 mois.

Détaché de Totalgaz qu'il vient d'intégrer, Marc Caumont était précédemment à l'INERIS, en charge de la tierce expertise pour les stockages GPL.

Sa mission au CFBP consiste en la réalisation d'un guide professionnel sur les « bonnes pratiques » concernant les équipements de sécurité de nos sites industriels, guide qui sera proposé à l'administration (DPPR) pour validation.

Cela devrait nous aider, grâce à une approche plus homogène, à être plus efficace dans la présentation des études de danger et dans nos relations avec les DRIRE.

Le Scénic II en version GPL enfin disponible



Le Scénic II est de nouveau disponible en version GPL chez RENAULT.

Ce modèle, le plus vendu dans les années 2001 et 2002, manquait depuis 2 ans sur le marché.

La Mégane sera également commercialisée prochainement en version 3 et 5 portes.

La mise au catalogue de ces 2 nouvelles versions GPL devrait permettre de redynamiser la position de Renault sur ce marché, où il s'est vu détrôné en 2004 par Chevrolet..

■ Agenda

27 JUIN 2005

► Réunion trimestrielle du Groupe de Travail Sectoriel des GPL

Seront présentés, développés et validés les retours des différents sous-groupes de travail (SG Accidents, SG Barrières, SG Scénarios).

■ Dans la presse

- Shell pourrait vendre la distribution de produits pétroliers aux Antilles à Rubis, [Les Echos](#), 08/06/2005
- Energie : La bataille fait rage autour de l'activité GPL de Shell, [Les Echos](#), 02/06/2005
- Carburant : La solution écologique du GPL, [Le Marin](#), 01/06/2005

08/06/2005

Shell pourrait vendre la distribution de produits pétroliers aux Antilles à Rubis

Rubis, spécialisé dans le stockage d'hydrocarbures et la distribution de GPL, est en négociation exclusive avec le groupe anglo-néerlandais Shell pour le rachat de l'ensemble de sa distribution pétrolière aux Antilles et Guyane françaises. Cette offre, non chiffrée, inclut le rachat de la participation de Shell (24 %) dans la raffinerie des Antilles (Martinique) ainsi que le principe d'un accord d'utilisation de la marque Shell dans les stations-service. Le périmètre visé représente un chiffre d'affaires de l'ordre de 200 millions d'euros et dégage un résultat net de 11 millions. Pour Rubis, cette acquisition représenterait un renforcement dans la distribution des GPL avec 20.000 tonnes de vente. Elle représenterait également un élargissement de ses positions dans la logistique et l'aval pétrolier, en particulier au travers d'un réseau de 54 stations-service, et constituerait une plate-forme de développement dans la zone des Caraïbes.

Le Moniteur
AUTOMOBILE

21/04/2005

ÉNERGIE

En vente, l'activité intéresse de nombreux fonds d'investissement et plusieurs groupes pétroliers, notamment Repsol YPF, qui veut être leader mondial dans ce secteur.

La bataille fait rage autour de l'activité GPL de Shell

DE NOTRE CORRESPONDANT À MADRID.

En vente depuis plusieurs mois, l'activité de gaz de pétrole liquéfié de Shell intéresse de nombreux prétendants. Selon l'agence Reuters, la société française de capital-investissement PAI Partners préparerait une offre sur ce pôle qui pourrait valoir plus de 2 milliards de dollars. Mais de nombreux autres fonds, américains et européens, seraient sur les rangs. Du côté industriel, le français Total pourrait également être intéressé, mais il se refusait dernièrement à tout commentaire. On évoque aussi le néerlandais SHV Gas, qui détient en France

Primagaz, et surtout le groupe pétrolier hispano-argentin Repsol YPF, le plus bavard sur ce sujet. Shell attend des offres préliminaires dans les jours à venir.

Repsol a négocié un « accord financier » avec le fonds de capital-risque britannique CVC Capital Partners, afin de bâtir une offre conjointe. « On ne peut rien dire sur cette opération, qui est encore confidentielle », a déclaré mardi le président du groupe, Antoni Brufau, lors de l'assemblée générale des actionnaires. Toutefois, selon des sources internes, l'accord prévoit que le britannique financerait entièrement l'achat des actifs gaziers de Shell en vue d'une fusion ultérieure avec ceux de Repsol

dans le GPL. Avec une capacité de livraison de 7,3 millions de tonnes par an et une valeur de marché de 4,6 milliards d'euros, l'ensemble issu de cette fusion serait le « numéro un mondial » sur son créneau.

Un contrôle à 60 %

Selon le journal économique « Expansión », CVC contrôlerait 60 % de la société, contre 40 % pour Repsol qui assumerait la gestion du « joint-venture » et disposerait aussi d'une option d'achat sur la participation du fonds de capital-risque, à exercer dans un délai de cinq ans. Le pétrolier peut se prévaloir d'un léger avantage, car il a développé dernièrement

d'excellentes relations avec Shell, qui lui a vendu son réseau de stations-service ainsi que son activité GPL, au Portugal.

Shell a mis en vente sa division de GPL à la fin de l'année dernière après avoir reçu une offre non sollicitée pour cette activité.

Le pétrolier anglo-néerlandais espère boucler cette vente avant la fin de l'année dans le cadre de son programme de cession d'actifs dont il attend au moins 15 milliards de dollars de rentrées sur trois ans. Toujours sous le coup du scandale sur la révision de ses réserves l'an dernier, il entend affecter cet argent à ses activités de prospection.

JOSÉ ALVES AVEC R. C.

Repsol veut accroître ses investissements de 12%

Selon le nouveau plan stratégique 2005-2009 présenté à l'assemblée générale, le pétrolier espagnol investira, en cinq ans, 21,1 milliards d'euros, dont plus de la moitié dans les activités d'exploration-production.

Six mois après avoir remplacé Alfonso Cortina à la présidence de Repsol YPF, le catalan Antoni Brufau a présenté à ses actionnaires un nouveau plan stratégique 2005-2009 très ambitieux. Dans les cinq prochaines années, les investissements en Espagne et dans le reste du monde atteindront 21,2 milliards d'euros, soit 12,2 % de plus que les

18,8 milliards prévus dans le dernier plan (2003-2007). L'activité d'exploration et de production, dans laquelle Repsol a toujours affiché un retard important par rapport aux grands groupes pétroliers, absorbera 11,4 milliards d'euros, soit 54 % du total, tandis que 5,7 milliards seront consacrés au raffinage-distribution, principal moteur de Repsol jusqu'à l'achat de l'argentin YPF. Repsol investira aussi 2,3 milliards dans le gaz naturel et 1,2 milliard dans la chimie. L'Amérique du Sud (Argentine, Brésil, Bolivie) bénéficiera de 6,5 milliards, soit près d'un tiers du total et autant que l'Espagne. « Sur les bases actuelles,

sans compter des achats éventuels ni de futures alliances stratégiques, la production augmentera de 13,6 % entre 2005 et 2009, à 1,312 million de barils par jour, les réserves prouvées augmenteront de 50 % et le taux de remplacement dépassera les 200 % », assure Antoni Brufau. Il juge Repsol « bien placé » pour s'entendre avec les grandes compagnies publiques telles que Petrobras au Brésil ou Sonatrach en Algérie. Sans les identifier, le nouveau président calcule que les « actifs non stratégiques » dont la vente est déjà programmée, rapporteront au groupe 1,5 milliard d'euros. Il promet que l'endettement net sera

ramené à de 5 à 3 milliards, grâce notamment à une réduction de coûts de 1,2 milliard.

Par ailleurs, cet ex-dirigeant de Gas Natural, dont Repsol est un actionnaire de référence, s'est dit très favorable à une fusion des deux groupes. Et pas seulement dans un « but défensif », dans la perspective de la suppression de la « golden share » de l'Etat. « La meilleure protection contre des OPA hostiles, c'est d'être de plus en plus en plus cher », dit-il, en rappelant que Repsol s'est revalorisé de 24 % en 2004 et de 9 % depuis le début de l'année...

J. A.

carburant La solution écologique du GPL

Réservée jusque-là aux associations, clubs et administrations, l'utilisation du GPL comme carburant des moteurs hors-bord est désormais accessible à tous.

L'idée de faire fonctionner les moteurs hors-bord aux gaz de pétrole liquéfiés (GPL) plutôt qu'à l'essence n'est pas totalement nouvelle. C'est conjointement que Marine Power France (moteurs Mariner et Mercury) et Primagaz avaient mis sur pied ce procédé qui se voulait une réponse anticipée et adaptée aux futures normes en matière de protection de l'environnement. Depuis l'an dernier, le système est sorti du cadre restrictif associatif auquel il était jusque-là cantonné et est accessible à tout un chacun. Il est vrai qu'écologiquement parlant, il présente de très gros avantages.

Le GPL étant exempt de soufre et de plomb, « les moteurs qui l'ont choisi comme carburant rejettent dans l'eau 100 fois moins de composés organiques (Toluène, Benzène, Xylène, Naphthalène) qu'un moteur quatre temps essence et 4 000 fois moins qu'un deux temps », affirme-t-on chez Primagaz. Idem pour les émissions gazeuses qui sont 20 fois moindres que celles produites par un moteur deux temps essence et deux fois moindre que celles émises par un quatre temps.

De surcroît, le fonctionnement au GPL est bien plus silencieux : de 102,4 décibels à plein pot pour un deux temps essence et 101,2 décibels pour un quatre temps, on tombe à 94,7 décibels à pleine vitesse.

À ces avantages environnementaux s'ajoutent ceux, plus techniques, d'une utilisation facilitée : pas de transport ni de stockage d'essence, pas de risque d'allumage noyé ou de cylindres encrassés, démarrage sans difficulté et vidanges deux fois plus espacées.

Marine Power France a ainsi conçu une gamme étendue de moteurs fonctionnant au GPL, issus de la techno-

logie Mercury-Mariner quatre temps. Pour l'heure, la palette des puissances offertes va du 6 ch monocylindre au 60 ch 4 cylindres, en passant les 9,9 ch, 15 ch et 25 ch 2 cylindres ainsi que le 3 cylindres 40 ch EFI. « Le moteur est livré complet avec son kit, sa lyre, sa garantie GPL et sa notice d'utilisation et d'entretien. »

Intégré sous le capot moteur, le kit d'adaptation comporte une électrovanne GPL, un détendeur-vaporisateur et un diffuseur. « Cet équipement permet la double carburation. » Le moteur ainsi adapté peut en effet fonctionner soit au GPL soit à l'essence, l'utilisateur pouvant changer à tout moment de mode de carburation si nécessaire.

Deux solutions sont possibles pour le stockage du carburant : la petite bouteille de GPL Twiny Pro Carbu qui contient 5,1 kilos de Propane, soit l'équivalent de 12 litres d'essence (compatible avec les moteurs 6 ch, 9,9 ch et 15 ch) et le réservoir fixe ou la bouteille de 26 litres 13 kg pour les moteurs de 25, 40 et 60 ch.

tre temps en 2004), ainsi que dans celle des 150 à 200 ch (entre 2000 et 2004 les quatre temps passent de 23 à 167 moteurs quand, parallèlement, les deux temps tombent de 1 062 à 643). Finalement, seule la catégorie des gros moteurs de plus de 200 ch affiche des chiffres plutôt surprenants : certes les quatre temps grimpent de 306 à 409 unités de 2000 à 2004, mais, dans le même temps, les deux temps passent de 67 à 306 unités.

**« LE TUEUR
DE QUATRE TEMPS »**

L'indéniable succès du hors-bord quatre temps n'est pas le fruit du hasard. Cette mécanique bénéficie en effet d'une image de plus en plus flatteuse : moins bruyant, moins polluant, moins gourmand et plus fiable, il offre plus de traction (couple). Ce qui n'empêche pas quelques défauts que mettent en avant les défenseurs du deux temps : plus lourd, il perd du rendement. « Il ne s'agit pas véritablement de guerre entre les deux types de moteurs mais plutôt de deux technologies différentes », avance un motoriste pour qui le deux temps n'a pas dit son dernier mot.

Si ce n'est pas une guerre, c'est quand même bien limitée ! « E-Tec, le tueur de quatre temps », attaque le motoriste Evinrude en présentant son nouveau hors-bord (de 40 à 250 ch) qui « renvoie les moteurs quatre temps à leurs faiblesses ».

Reste le fait sur lequel tout le monde s'accorde : la fin programmée du deux temps à carburateur, remplacé par les nouvelles générations de deux temps, avec l'innovation technique de l'injection directe. Une innovation synonyme de baisse très sensible de la consommation de carburant, de très nette chute des émissions polluantes, d'un moindre poids et d'un moindre bruit et d'une meilleure accélération. « On constate aujourd'hui que les deux temps à injection directe ne consomment, à puissance égale, pas plus que les quatre temps, souligne un motoriste. En revanche, il offre un bien meilleur rendement. »

Ce à quoi rétorquent les tenants du quatre temps : « On ne va pas en mer pour faire du 400 mètres départ arrêté ! On constate d'ailleurs que les motoristes qui sortent une version quatre temps, arrêtent de fabriquer le même moteur en deux temps. »

Alain I F DUFF



**Les moteurs deux temps n'ont
représentent plus qu'un tiers du parc**



Aujourd'hui le mode GPL est accessible à tous.



CFBP infos

N°17 Juin 2005

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
Evolution des prix de vente des carburants

■ Actualités techniques et réglementairesp 5

Adoption définitive de la loi de programme fixant les orientations de la politique énergétique

■ En bref p 5

Nouvelle adresse de la délégation CFBP Ouest
Départ de Christian Hunault et arrivée de Myriam Maestroni au Comité Directeur du CFBP

Pour joindre le CFBP :
E-mail : contact@cfbp.fr
Tél : 01 41 97 02 80
Fax : 01 41 97 02 89



Nouvelle adresse du CFBP :

8, Terrasse Bellini
92807 Puteaux cedex

■ Statistiques

Données climatiques

En juin 2005, la température moyenne s'est établie à 19,6 °C. Elle était de 18,5°C en juin 2004 soit une hausse de 1,1 °C.

	Juin 2005	Juin 2004
Température moyenne	19,6 °C	18,5 °C
Nombre de jours ouvrés	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 JUIN 2005

- Ventes tous produits 1er semestre 2005 vs 2004 : - 1,9 %
- Installations neuves 1er semestre 2005 vs 2004 : ± 0 %

Ventes de GPL en France (en tonnes)

	MOIS			CUMUL		
	juin-05	juin-04	Variation	juin-05	juin-04	Variation
BUTANE						
Conditionné	29 878	32 521	- 8,1%	192 874	201 950	- 4,5%
Vrac	7 556	7 872	- 4,0%	59 782	60 918	- 1,9%
s/total butane	37 434	40 393	- 7,3%	252 656	262 868	- 3,9%
PROPANE						
Conditionné	12 353	13 338	- 7,4%	80 152	82 393	- 2,7%
Condi/carburant	6 529	6 873	- 5,0%	37 409	36 876	+ 1,4%
s/total conditionné	18 882	20 211	- 6,6%	117 561	119 269	- 1,4%
Vrac carburant	3 124	3 043	+ 2,7%	17 574	17 276	+ 1,7%
Vrac 0 / 6t.	41 520	41 311	+ 0,5%	637 018	638 614	- 0,2%
Vrac 6 / 12t.	7 283	8 228	- 11,5%	98 866	102 769	- 3,8%
Vrac 0 / 12t	48 803	49 539	- 1,5%	735 884	741 383	- 0,7%
Vrac 12 / 80t	10 153	11 449	- 11,3%	150 984	157 540	- 4,2%
Vrac 0 / 80t	58 956	60 988	- 3,3%	886 868	898 923	- 1,3%
Vrac > 80t	19 646	19 374	+ 1,4%	180 443	180 080	+ 0,2%
s/total vrac	81 726	83 405	- 2,0%	1 084 885	1 096 279	- 1,0%
s/total propane	100 608	103 616	- 2,9%	1 202 446	1 215 548	- 1,1%
GPLc/stations	11 721	13 408	- 12,6%	66 946	73 476	- 8,9%
Total conditionné	48 760	52 732	- 7,5%	310 435	321 219	- 3,4%
Total vrac	89 282	91 277	- 2,2%	1 144 667	1 157 197	- 1,1%
TOTAL	149 763	157 417	- 4,9%	1 522 048	1 551 892	- 1,9%
<i>dont carburant</i>	21 374	23 324	- 8,4%	121 929	127 628	- 4,5%

Evolution des prix internationaux (CIF ARGUS Propane)

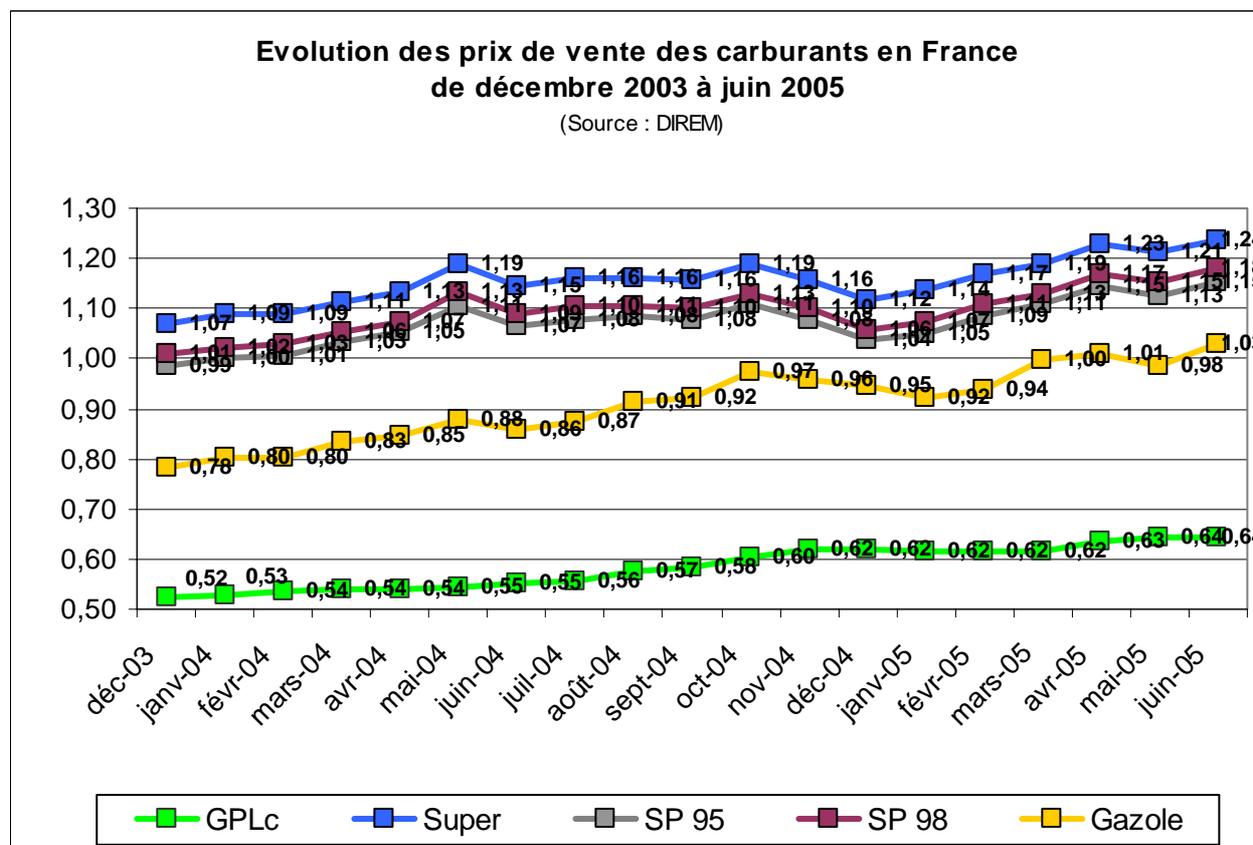
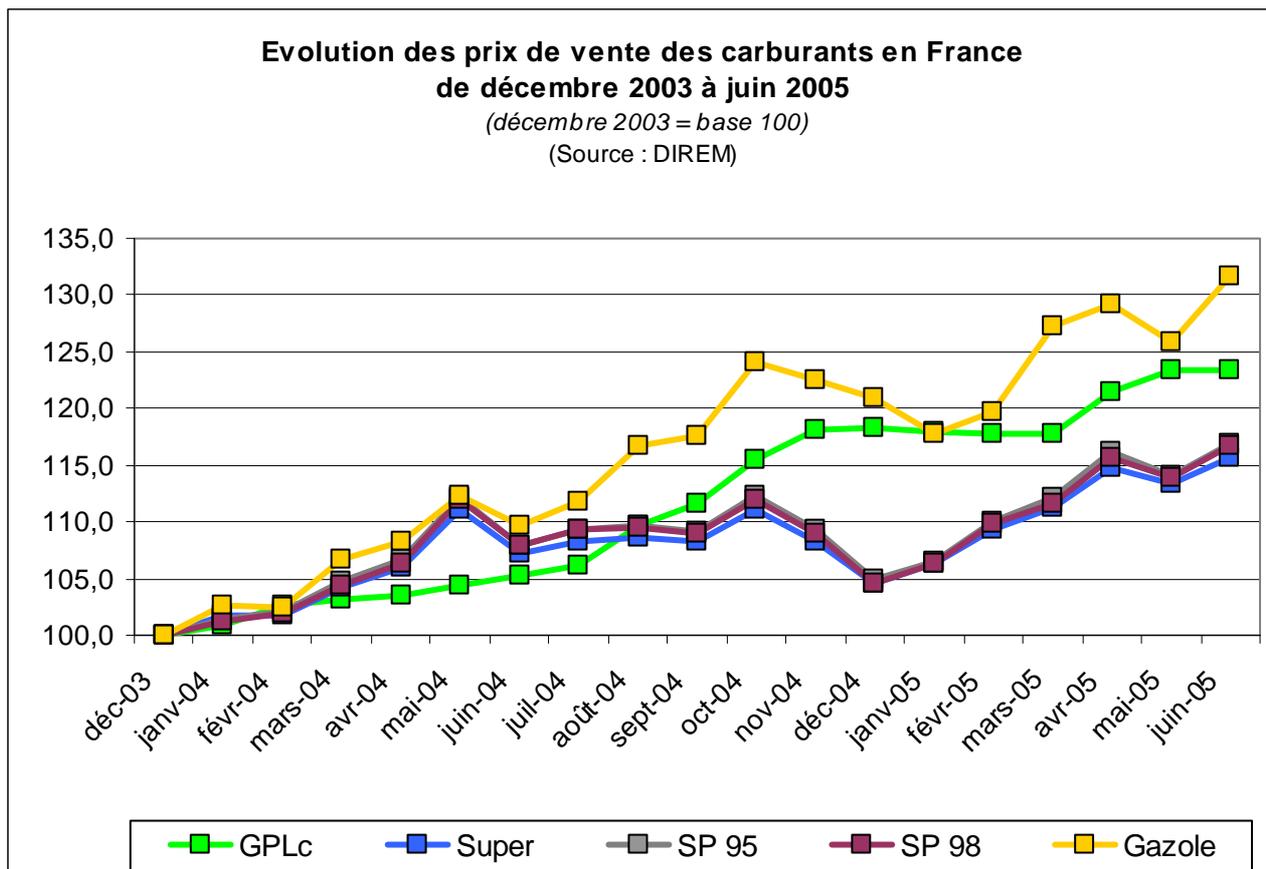
	juin 2005	mai 2005	Variation %
Moyenne mensuelle CIF ARGUS \$/tonne	408	393	+ 3,8 %

Installations neuves Gaz Propane

	MOIS			CUMUL		
	juin-05	juin-04	Var %	juin-05	juin-04	Var %
Alsace	27	71	- 62%	174	199	- 13%
Aquitaine	154	157	- 2%	764	758	+ 1%
Auvergne	54	52	+ 4%	302	284	+ 6%
Basse-Normandie	60	39	+ 54%	282	252	+ 12%
Bourgogne	55	51	+ 8%	225	193	+ 17%
Bretagne	143	104	+ 38%	654	521	+ 26%
Centre	108	105	+ 3%	511	469	+ 9%
Champagne-Ardenne	36	37	- 3%	161	147	+ 10%
Corse	19	19	+ 0%	75	245	- 69%
Franche-Comté	33	46	- 28%	259	259	+ 0%
Haute-Normandie	55	52	+ 6%	253	238	+ 6%
Ile-de-France	33	26	+ 27%	123	171	- 28%
Languedoc-Roussillon	85	85	+ 0%	387	386	+ 0%
Limousin	30	30	+ 0%	198	146	+ 36%
Lorraine	40	40	+ 0%	214	201	+ 6%
Midi-Pyrénées	160	136	+ 18%	725	692	+ 5%
Nord-Pas-de-Calais	44	58	- 24%	257	268	- 4%
Pays de la Loire	130	136	- 4%	595	537	+ 11%
Picardie	69	46	+ 50%	285	321	- 11%
Poitou-Charentes	81	74	+ 9%	379	387	- 2%
Provence-Alpes-Côte d'Azur	94	129	- 27%	542	604	- 10%
Rhône-Alpes	224	238	- 6%	1064	1178	- 10%
TOTAL	1 734	1 731	+ 0%	8 429	8 456	+ 0%

Statistiques CCI installations Propane neuves ■ (source Qualigaz)

Evolution des prix de vente des carburants



Ces statistiques sont également accessibles sur le site www.cfbp.fr dans la partie en accès réservé (avec code d'accès et mot de passe)

■ Actualités techniques et réglementaires

Adoption définitive de la loi de programme fixant les orientations de la politique énergétique

Après la réunion d'une Commission Mixte Paritaire le 23 juin, la loi d'orientation sur l'énergie a été définitivement adoptée. Sa dénomination a changé ; il s'agit désormais de la loi de programme fixant les orientations de la politique énergétique.

Les GPL sont concernés par les certificats d'économies d'énergie. Une bourse d'échange va être créée à cet effet. Si l'objectif d'économies d'énergie n'est pas atteint, la loi prévoit que les distributeurs d'énergie devront s'acquitter d'un **versement au Trésor public, calculé sur la base d'une pénalité maximale de 0,02 €/kWh**. Son montant est doublé, sauf pendant la première période triennale d'application du dispositif, si les personnes n'apportent pas la preuve qu'elles n'ont pu acquérir les certificats manquants.

D'autre part, il est inscrit dans l'annexe en faveur du GPL carburant :

« [L'Etat favorise] (...) la commercialisation des véhicules les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment par une meilleure information des consommateurs et le **maintien des crédits d'impôt pour l'achat des véhicules électriques ou fonctionnant au gaz de pétrole liquéfié ou au gaz naturel pour véhicules** ». ■

(Loi N°2005-781 du 13 juillet 2005 de programme fixant les orientations de la politique énergétique parue au Journal officiel n°163 du 14 juillet 2005, page 11570).

<http://www.legifrance.gouv.fr/WAspad/UnTexteDeJorf?numjo=ECOX0400059L>

■ En bref ...

Nouvelle adresse de la délégation CFBP OUEST

La délégation CFBP Ouest, en charge des régions Bretagne et Pays de la Loire, a déménagé. Tout envoi de courrier doit maintenant être adressé à ses nouvelles coordonnées :

Délégation régionale CFBP Ouest
« Les Hauts de Couëron »
Rue des Forgerons
Bâtiment D1
BP 66
44220 COUERON CEDEX

Départ de Christian Hunault et arrivée de Myriam Maestroni au Comité Directeur du CFBP

Myriam Maestroni, récemment nommée aux fonctions de Directrice générale de Primagaz France, remplace désormais Christian Hunault au sein du Comité Directeur du CFBP.

Christian Hunault reste Président de Primagaz et chargé des relations internationales du Groupe.



CFBP infos

N°18 Juillet 2005

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

■ Dans la presse p 4

Pour joindre le CFBP :
E-mail : contact@cfbp.fr
Tél : 01 41 97 02 80
Fax : 01 41 97 02 89

Nouvelle adresse du CFBP :

8, Terrasse Bellini
92807 Puteaux cedex

■ Statistiques

Données climatiques

En juillet 2005, la température moyenne s'établit à 20,3 °C.
Elle était de 19,4°C en juillet 2004 soit une hausse de 0,9 °C.

	Juillet 2005	Juillet 2004
Température moyenne	20,3 °C	19,4 °C
Nombre de jours ouverts	20	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 JUILLET 2005

- GPLc : juillet 05 vs juillet 04 : - 12,9%
- Ventes globales : juillet 05 vs juillet 04 : - 9,2 %
- Installations neuves CCI : juillet 05 vs juillet 04 : + 7%

Ventes de GPL en France (en tonnes)

	MOIS			CUMUL		
	juil-05	juil-04	Variation	juil-05	juil-04	Variation
BUTANE						
Conditionné	29 499	32 945	- 10,5%	222 373	234 895	- 5,3%
Vrac	6 514	7 569	- 13,9%	66 296	68 487	- 3,2%
s/total butane	36 013	40 514	- 11,1%	288 669	303 382	- 4,8%
PROPANE						
Conditionné	12 685	13 718	- 7,5%	92 837	96 111	- 3,4%
Condi/carburant	5 791	5 942	- 2,5%	43 200	42 818	+ 0,9%
s/total conditionn	18 476	19 660	- 6,0%	136 037	138 929	- 2,1%
Vrac carburant	2 901	2 904	- 0,1%	20 475	20 180	+ 1,5%
Vrac 0 / 6t.	28 773	31 633	- 9,0%	665 791	670 247	- 0,7%
Vrac 6 / 12t.	6 125	7 005	- 12,6%	104 991	109 774	- 4,4%
Vrac 0 / 12t	34 898	38 638	- 9,7%	770 782	780 021	- 1,2%
Vrac 12 / 80t	10 432	11 212	- 7,0%	161 416	168 752	- 4,3%
Vrac 0 / 80t	45 330	49 850	- 9,1%	932 198	948 773	- 1,7%
Vrac > 80t	16 579	17 790	- 6,8%	197 022	197 870	- 0,4%
s/total vrac	64 810	70 544	- 8,1%	1 149 695	1 166 823	- 1,5%
s/total propane	83 286	90 204	- 7,7%	1 285 732	1 305 752	- 1,5%
GPLc/stations	13 046	14 981	- 12,9%	79 992	88 457	- 9,6%
Total conditionné	47 975	52 605	- 8,8%	358 410	373 824	- 4,1%
Total vrac	71 324	78 113	- 8,7%	1 215 991	1 235 310	- 1,6%
TOTAL	132 345	145 699	- 9,2%	1 654 393	1 697 591	- 2,5%
<i>dont carburant</i>	<i>21 738</i>	<i>23 827</i>	<i>- 8,8%</i>	<i>143 667</i>	<i>151 455</i>	<i>- 5,1%</i>

Evolution des prix internationaux (CIF ARGUS Propane)

	juillet 2005	Juin 2005	Variation %
Moyenne mensuelle CIF ARGUS \$/tonne	421	408	+ 3,2 %

Installations neuves Gaz Propane

	MOIS			CUMUL		
	juil-05	juil-04	Var %	juil-05	juil-04	Var %
Alsace	47	33	+ 42%	221	232	- 5%
Aquitaine	143	152	- 6%	907	910	- 0%
Auvergne	56	62	- 10%	358	346	+ 3%
Basse-Normandie	63	50	+ 26%	345	302	+ 14%
Bourgogne	47	38	+ 24%	272	231	+ 18%
Bretagne	156	134	+ 16%	810	655	+ 24%
Centre	99	96	+ 3%	610	565	+ 8%
Champagne-Ardenne	44	31	+ 42%	205	178	+ 15%
Corse	77	21	+ 267%	152	266	- 43%
Franche-Comté	35	34	+ 3%	294	293	+ 0%
Haute-Normandie	41	64	- 36%	294	302	- 3%
Ile-de-France	40	39	+ 3%	163	210	- 22%
Languedoc-Roussillon	83	96	- 14%	470	482	- 2%
Limousin	39	39	+ 0%	237	185	+ 28%
Lorraine	39	34	+ 15%	253	235	+ 8%
Midi-Pyrénées	155	144	+ 8%	880	836	+ 5%
Nord-Pas-de-Calais	64	46	+ 39%	321	314	+ 2%
Pays de la Loire	121	128	- 5%	716	665	+ 8%
Picardie	72	64	+ 13%	357	385	- 7%
Poitou-Charentes	80	81	- 1%	459	468	- 2%
Provence-Alpes-Côte d'Azur	130	130	+ 0%	672	734	- 8%
Rhône-Alpes	228	216	+ 6%	1 292	1 394	- 7%
TOTAL	1 859	1 732	+ 7%	10 288	10 188	+ 1%

Statistiques CCI installations Propane neuves ■ (source Qualigaz)

■ Dans la presse

- Le GPL mieux que le diesel, [Auto moto](#), 01/08/2005
- Développer le GPL, [La Voix du Nord](#), 07/08/2005
- Environnement : Le plan climat oublie la pollution automobile, [La Tribune](#), 11/08/2005
- Le GPL augmente mais reste le moins cher, [lequotidienauto.com](#), 12/08/2005
- Les aides fiscales écologiques renforcées, [La Tribune](#), 17/08/2005

Le GPL mieux que le diesel



Chevrolet n'a pas de diesel. Pour compenser, le constructeur propose de grosses remises sur les versions GPL : la petite Kalos GPL (ci-contre) à 12 900 € bénéficie d'une ristourne de 2 800 € à laquelle s'ajoute le crédit d'impôts de 1 525 €. **Elle ne coûte donc plus que 8 575 €, un rabais de 33 %.** Opération similaire pour le monospace Rezzo (ci-dessus) : de 18 800 €, le prix d'un Scénic de base, son prix descend à 14 375 €.

► Une affaire, d'autant que le litre de GPL coûte toujours environ 40 % moins cher qu'un litre de sans-plomb. ●

Développer le GPL

Les grands discours concernant le réchauffement de la planète ne font que se répéter. En accusation, la voiture, l'essence et le diesel.

Et pourtant, un carburant non polluant existe et les réserves de gaz sont assurées pour un siècle au moins, c'est le gaz GPL. Mais on en parle peu. Pourquoi ?

Exception bien française, 5500 véhicules légers sont équipés au GPL alors qu'en Italie, on en compte 400000. En Europe, on roule au GPL en Belgique, Hollande, Allemagne Au Japon, dans certaines villes, les taxis roulent obligatoirement au GPL. Pourquoi pas en France ?

Le GPL ne pollue pas. Pourquoi les Verts ne brandissent-ils pas ce drapeau vert GPL sur toutes les voitures de fonction de l'administration ? Sur les voitures captives d'un circuit (poste, police, ambulance, autobus urbains etc.) ? Danger

d'explosion ? Il suffit de demander aux compagnies d'assurances s'ils ont eu connaissance d'un accident dû au GPL (à condition que le montage soit fait par des professionnels). Les bus de plusieurs villes roulent au GPL, sont-ils dangereux ? Le prix ? 3/3 pour l'essence, 2/3 pour le diesel, 1/3 pour le GPL.

Encore faudrait-il ne pas charger inutilement le prix du GPL.

Hier, le GPL était à 0,33Euro(s)E en Belgique, alors qu'il était en promotion à 0,56Euro(s)E dans une grande surface française située à 5km à vol d'oiseau.

Encore faudrait-il encourager celui qui roule au GPL : moins de taxes par exemple. Beaucoup de promesses ont été faites, même en Belgique et en France, mais rien ne suit. Pourquoi ?

Encore faudrait-il que les producteurs et les distributeurs se mettent d'accord sur le

même type de matériel : le pistolet de remplissage par exemple différent en France, en Belgique, en Hollande. L'Europe ?

Enfin, à qui profite le GPL ? À l'utilisateur uniquement. Le prix en est tellement réduit que ce gaz n'intéresse ni les producteurs ni les distributeurs ni l'État. Ceci expliquerait cela ?

En 20 ans, j'ai eu trois voitures montées au GPL sans aucun problème.

J. C., de Gand

ENVIRONNEMENT Le plan climat oublie la pollution automobile

■ Peu de mesures touchant les transports ont été mises en œuvre.
 ■ La principale d'entre elles, le bonus-malus auto, reste au point mort.

Le plan climat a un an. Et pas encore toutes ses dents. Le premier bilan annuel de cet ambitieux plan que vient de réaliser le ministère de l'Écologie est pour le moins contrasté. Notamment en ce qui concerne le secteur des transports, domaine pour lequel ce premier bilan reste plutôt négatif, et en dépit du fait que « *la stratégie nationale du développement durable* » a été décrétée « *priorité du gouvernement* ».

Détaillé avec force détails en juillet 2004 par le précédent ministre de l'Économie, Serge Lepeltier, le plan climat est l'un des principaux outils du gouvernement pour lutter contre les émissions de gaz à effet de serre, dont les rejets dans l'atmosphère sont la principale cause du réchauffement climatique. Il comprend un arsenal de mesures concernant tout aussi bien le bâtiment que le logement, l'industrie ou encore les transports. Pour ce dernier domaine, cible majeure car responsable de plus du tiers des émissions polluantes, le bilan d'étape est maigre.

Côté positif, on trouve toutefois le versement d'une rallonge



Embouteillage sur les voies rapides à Paris lors d'un pic de pollution.

de 20 millions d'euros à l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe) dédiés à la recherche pour le développement des véhicules propres et économes, comme les véhicules électriques ou fonctionnant aux carburants peu ou pas polluants (GPL, GNV). On peut également citer le lancement du chantier de six nouvelles usines de fabrication de biocarburants afin de satisfaire au triplement de la part des biocarburants dans l'essence (éthanol) et le gazole (biodiesel) d'ici à 2007, conformément à une directive européenne.

Mesures fiscales. En revanche, bien que figurant en première place dans le plan climat, la mesure consistant à instaurer un malus financier à l'achat des voitures les plus polluantes et un bonus pour celles les plus ver-

tueuses sur le plan environnemental reste au point mort. L'étiquetage des voitures en sept niveaux selon leur potentiel polluant ne verra pas le jour au mieux avant 2006. Quant à l'obligation pour l'État, résultant de la loi de 1996, de doter leur parc automobile d'au moins 20 % de véhicules propres (GPL, GNV, électriques), elle n'est toujours pas respectée. Bref, l'objectif ambitieux du plan climat de réduire les émissions de CO₂ de 54 millions de tonnes par an n'est pas près d'être atteint. Cela incitera-t-il le gouvernement à réagir ?

Un groupe de députés travaille actuellement sur des mesures fiscales à vocation écologique, qui pourraient enrichir le projet de loi de finances pour 2006. Peut-être la renaissance du bonus-malus automobile ?

Rémy Janin

le GPL augmente mais reste le moins cher

11/08/2005 16:06 - Le Comité Français du Butane et du Propane publie un communiqué mettant une nouvelle fois en lumière le fait que le GPL — Gaz de Pétrole Liquéfié est le carburant automobile le moins cher de France.

En juillet 2005, son prix moyen était de 64 centimes TTC le litre contre 1,06 euro pour le gazole et 1,2 pour le SP95.

Cette jolie performance ne doit tout de même pas masquer l'augmentation du prix du GPL. De janvier à mars 2005, le litre de GPL coûtait seulement 62 centimes.

Il n'empêche. Le gazole augmente plus vite en France que le GPL.

L'écart de prix moyen entre ces deux carburants est passé depuis 1999 de 20 à 40 centimes d'euro. En 2003, l'écart était de 0,30% à l'avantage du GPL ; il est aujourd'hui de près de 0,38%.

focus L'IMPACT BUDGÉTAIRE N'EN EST PAS ENCORE TOTALEMENT ESTIMÉ

Les aides fiscales écologiques renforcées

■ La fiscalité écologique aurait-elle séduit Dominique de Villepin ? Le Premier ministre a en effet annoncé hier, lors d'une conférence de presse à Matignon, à Paris, que le budget 2006 comprendrait de nouvelles mesures fiscales « en faveur des voitures propres et en faveur de l'acquisition de chauffages fonctionnant à partir d'énergie renouvelable ».

Ces dispositions existent déjà et ont, pour celles concernant les chauffe-eau solaires, déjà montré leur efficacité.

L'achat d'un tel équipement permettant de chauffer proprement l'eau de sa cuisine et de sa salle de bains permet de bénéficier d'un crédit d'impôt équivalent à 40 % du prix d'achat (hors frais de d'installation). Ce qui représente en moyenne une somme d'en-

viron 6.400 euros. Depuis que l'aide fiscale à plus que doublé (elle s'élevait au maximum à 25 % du prix d'achat avant le 1^{er} janvier 2005), le marché connaît une envolée spectaculaire. Les professionnels du chauffe-eau s'attendent à une progression de l'ordre de 50 % à 80 % pour 2005. Ces aides devraient donc être augmentées à partir de 2006.

L'aide pour l'achat d'un véhicule propre, c'est-à-dire fonctionnant de manière hybride

(essence, électricité, gazole/électricité, GPL/électricité...) ou encore roulant avec un carburant non polluant (GPL, GNV...) sera également augmentée. Aujourd'hui elle est de 1.525 euros par véhicule. Un coup de pouce qui n'a séduit que peu de monde puisque les ventes de véhicules propres restent plus que confidentielles, en Europe comme en France. Dans l'Hexagone la première voiture hybride (essence/électricité), la Prius, lancée en 2000 par Toyota, n'a été vendue qu'à 15 exemplaires en 2003. Entre 2000 et 2003, la constructeur japonais n'aura vendu en tout et pour tout que 150 Prius. Les voitures électriques, handicapées par leur faible autonomie, ne font guère mieux : 310 exemplaires

vendus en 2003. Quant aux voitures carburant au GPL (gaz de pétrole liquéfié), elles ont mauvaise réputation auprès d'une partie de l'opinion depuis qu'elles furent la cause de quelques accidents retentissants. Leurs ventes stagnent autour de 5.000 voitures en 2003.

Au total, les voitures propres totalisent moins de 10.000 ventes annuelles sur un total de 2 millions de véhicules neufs achetés en France. Si le coup de pouce gouver-

nemental est conséquent, il faut espérer que le phénomène qui a soutenu le développement des chauffe-eau se reproduise pour les automobiles. Toutefois, les incidences budgétaires d'une telle mesure pourraient refroidir les ardeurs écologiques du gouvernement et réduire sa volonté à peu de chagrin.

Face aux envolées des prix du pétrole, le Premier ministre a également invoqué les énergies renouvelables. Ces dernières assurent actuellement 14 % de la production électrique française, l'hydroélectricité se taillant la part du lion. Le gouvernement semble prêt à poursuivre les efforts en faveur de l'éolien, du solaire et de l'hydroélectricité. Il travaille, a affirmé Dominique de Villepin, à définir « des tarifs favorables de rachat de l'électricité produite par les énergies renouvelables ». Cela signifie a minima que l'obligation d'achat de l'électricité propre à laquelle est contrainte EDF ne sera pas remise en cause.

Mais là encore il faudra voir jusqu'où le gouvernement acceptera de monter le curseur. Actuellement, ce tarif est de 6,5 centimes d'euro par kilowattheure en moyenne. Le parc éolien français représente actuellement 386 MW, contre 8.260 MW pour l'Espagne.

Rémy Janin

IL FAUDRA VOIR
JUSQU'OU LE
GOUVERNEMENT
ACCEPTERA DE
MONTER LE CURSEUR.



CFBP infos

N°19 Août 2005

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

Baromètre du GPL carburant *nouveau*

■ Actualités techniques et réglementaires p 4

Fiscalité

■ En bref p 7

Nomination à la DIDEME

Renault : sortie des Mégane GPL

Nouveau site web pour la WLPGA

■ Dans la presse.....p 9

Pour joindre le CFBP :

E-mail : contact@cfbp.fr

Tél : 01 41 97 02 80

Fax : 01 41 97 02 89

Nouvelle adresse du CFBP :

8, Terrasse Bellini
92807 Puteaux cedex
N°SIRET : 784 855 033 00063

■ Statistiques

Données climatiques

En août 2005, la température moyenne s'établit à 18,9°C.

Elle était de 20,0°C en août 2004 soit une baisse de 1,1 °C.

	Août 2005	Août 2004
Température moyenne	18,9 °C	20,0 °C
Nombre de jours ouvrés	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 AOÛT 2005

- 0,46 € / l : écart de prix à la pompe entre GPLc et gazole

- Installations neuves août 05 vs août 04 : + 10 %

Ventes de GPL en France (en tonnes)

	MOIS			CUMUL		
	août-05	août-04	Variation	août-05	août-04	Variation
BUTANE						
Conditionné	33 384	35 440	- 5,8%	255 757	270 335	- 5,4%
Vrac	5 787	6 072	- 4,7%	72 083	74 559	- 3,3%
s/total butane	39 171	41 512	- 5,6%	327 840	344 894	- 4,9%
PROPANE						
Conditionné	13 875	13 979	- 0,7%	106 712	110 090	- 3,1%
Condi/carburant	4 946	4 899	+ 1,0%	48 146	47 717	+ 0,9%
s/total conditionn	18 821	18 878	- 0,3%	154 858	157 807	- 1,9%
Vrac carburant	2 275	2 049	+ 11,0%	22 750	22 229	+ 2,3%
Vrac 0 / 6t.	31 497	34 363	- 8,3%	697 288	704 610	- 1,0%
Vrac 6 / 12t.	7 967	7 611	+ 4,7%	112 958	117 385	- 3,8%
Vrac 0 / 12t	39 464	41 974	- 6,0%	810 246	821 995	- 1,4%
Vrac 12 / 80t	12 429	11 664	+ 6,6%	173 845	180 416	- 3,6%
Vrac 0 / 80t	51 893	53 638	- 3,3%	984 091	1 002 411	- 1,8%
Vrac > 80t	16 452	14 765	+ 11,4%	213 474	212 635	+ 0,4%
s/total vrac	70 620	70 452	+ 0,2%	1 220 315	1 237 275	- 1,4%
s/total propane	89 441	89 330	+ 0,1%	1 375 173	1 395 082	- 1,4%
GPLc/stations	14 001	14 813	- 5,5%	93 993	103 270	- 9,0%
Total conditionné	52 205	54 318	- 3,9%	410 615	428 142	- 4,1%
Total vrac	76 407	76 524	- 0,2%	1 292 398	1 311 834	- 1,5%
TOTAL	142 613	145 655	- 2,1%	1 797 006	1 843 246	- 2,5%
<i>dont carburant</i>	<i>21 222</i>	<i>21 761</i>	<i>- 2,5%</i>	<i>164 889</i>	<i>173 216</i>	<i>-4,8%</i>

Evolution des prix internationaux (CIF ARGUS Propane)

	Août 2005	Juillet 2005	Variation %
Moyenne mensuelle CIF ARGUS \$/tonne	463	421	+ 10 %

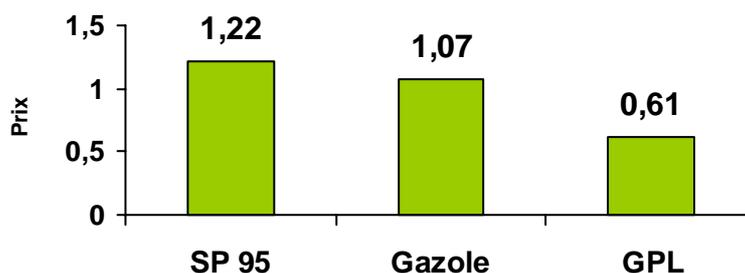
Installations neuves Gaz Propane

	MOIS			CUMUL		
	août-05	août-04	Var %	août-05	août-04	Var %
Alsace	42	39	+ 8%	263	271	- 3%
Aquitaine	125	112	+ 12%	1032	1022	+1%
Auvergne	41	48	- 15%	399	394	+ 1%
Basse-Normandie	37	23	+ 61%	382	325	+ 18%
Bourgogne	28	30	- 7%	300	261	+ 15%
Bretagne	65	51	+ 27%	875	706	+ 24%
Centre	74	60	+ 23%	684	625	+ 9%
Champagne-Ardenne	31	20	+ 55%	236	198	+ 19%
Corse	5	10	- 50%	157	276	- 43%
Franche-Comté	26	30	- 13%	320	323	- 1%
Haute-Normandie	43	25	+ 72%	337	327	+ 3%
Ile-de-France	22	25	- 12%	185	235	- 21%
Languedoc-Roussillon	51	63	- 19%	521	545	- 4%
Limousin	35	24	+ 46%	272	209	+ 30%
Lorraine	38	32	+ 19%	291	267	+ 9%
Midi-Pyrénées	133	117	+ 14%	1013	953	+ 6%
Nord-Pas-de-Calais	23	36	- 36%	344	350	- 2%
Pays de la Loire	52	63	- 17%	768	728	+ 5%
Picardie	34	40	- 15%	391	425	- 8%
Poitou-Charentes	50	47	+ 6%	509	515	- 1%
Provence-Alpes-Côte d'Azur	118	85	+ 39%	790	819	- 4%
Rhône-Alpes	127	114	+ 11%	1 419	1 508	- 6%
TOTAL	1 200	1 094	+ 10%	11 488	11 282	+ 2%

Statistiques CCI installations Propane neuves ■ (source Qualigaz)

Baromètre mensuel du GPL carburant

► **Août 2005** : Le carburant le moins cher à la pompe : 0,61 € / litre



Coûts comparés du prix du litre de carburant en euros, source Minofi – <http://www.minofi.gouv.fr>

Fiscalité

Le Bulletin Officiel des Douanes du 11/08/2005 a publié la décision administrative (D.A.) n° 2005-047 relative au régime fiscal et douanier de l'avitaillement des bateaux, prise en application de l'arrêté du 1^{er} juillet 2004 modifié.

Cette D.A. précise le champ d'application du régime privilégié de l'avitaillement en rappelant que son usage est exclu pour la navigation de plaisance.

Les mentions devant figurer sur les factures, bons de livraison, contrats de vente... ont été modifiées ainsi :

« Attention – Produits détaxés aux usages réglementés (arrêté du ministre de l'économie, des finances et de l'industrie du 1^{er} juillet 2004)

Emploi interdit :

- en tout lieu, dans les bateaux de plaisance privés
- en dehors des eaux maritimes ou fluviales autorisées, dans tous les navires ».

Toute sortie de produit entreposé dans les dépôts spéciaux d'avitaillement doit faire l'objet d'un bon de livraison dénommé « bon d'avitaillement », établi en trois exemplaires.

Les bons d'avitaillement doivent être numérotés dans l'ordre chronologique des livraisons dans des séries continues distinctes pour chaque catégorie de produits (gazole, essences, gplc, lubrifiants) et, si nécessaire, pour chaque fournisseur. ■

Pour en savoir plus : <http://www.douane.gouv.fr/dab/html/05-047.html>

Nomination à la DIDEME

François Jacq devient directeur de la DIDEME - Direction de la demande et des marchés énergétiques - en remplacement de Michèle Rousseau, désormais secrétaire général du ministère de l'Ecologie et du Développement durable.

La DIDEME est une direction de la DGEMP - Direction générale de l'énergie et des matières premières - du ministère de l'Industrie. Elle regroupe les activités "aval" du secteur de l'énergie et des matières premières.

La DIDEME a assuré la consultation des acteurs du marché énergétique relative aux certificats d'économies d'énergie et sera en charge de leur gestion suite à la prochaine publication des décrets relatifs à la loi de programme fixant les orientations de la politique énergétique.

En terme de distribution de carburants, elle participe à l'élaboration de la réglementation et assure la publication de statistiques.

Concernant le GPL, elle a eu un rôle moteur en matière de recommandations relatives au renouvellement des incitations fiscales dans le projet de loi de finances pour 2006.

Renault : sortie des modèles Mégane 2 GPL



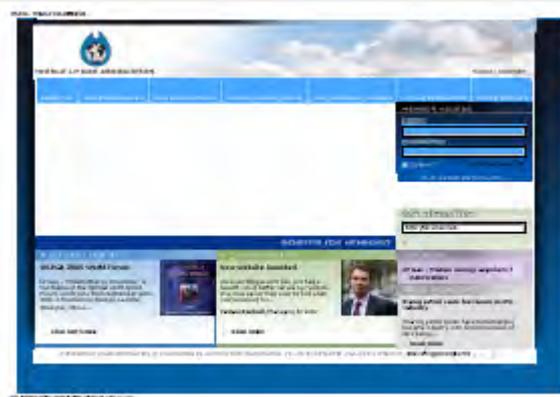
▲ Mégane Berline Gamme 2005 1.6 GPL



▲ Mégane Coupé Gamme 2005 1.6 GPL

Les fiches techniques de ces voitures sont à consulter sur http://www.cfbp.fr/?p_idref=854

Nouveau site web pour la World LP Gas Association



La World LP Gas Association vient d'ouvrir son nouveau site web.

Placé sous le signe de l'interactivité, le site offre des informations concises, plus nombreuses et attractives tant pour les membres de l'Association que pour tout visiteur intéressé par l'industrie des GPL. Il est servi par un design particulièrement clair.

<http://www.worldlpgas.com>

■ Dans la presse

- GPL : un grand méconnu, [Le Pays \[de Belfort\]](#), 25/08/2005
- Installateur GPL : un métier peu répandu, [L'Est républicain](#), 26/08/2005
- Moins cher, moins polluant, le GPL ne se vend pas, [L'Ardennais](#), 27/08/2005
- Huit candidats à la reprise du GPL de Shell, [Les Echos](#), 13/09/2005

GPL : un grand méconnu

*On ne choisit pas le GPL... parce qu'il fait peur ;
ou parce qu'il condamne le coffre.*

Petit glossaire de quelques idées reçues sur le sujet.

Le Comité français du butane et du propane ne décolère pas : on dit tout et n'importe quoi sur le GPL carburant ! Déjà, qu'il est dangereux. « Faux, depuis 2000, très peu d'accidents ont eu lieu et dans la quasi totalité des cas, il s'est agi de feux de moteurs sans aucune origine GPL et sans incidence sur le réservoir GPL ».

Explication du Comité : le réservoir, très résistant, est sous haute surveillance : clapet anti-retour au remplissage, limiteur de remplissage à 80% de la capacité totale, limiteur de débit en sortie de réservoir, électrovanne empêchant la circulation du gaz de pétrole liquéfié dès la coupure du moteur, soupape de sécurité haut débit obligatoire depuis le 1^{er} janvier 2000. Tout ça dûment normalisé au niveau européen.

Egalement entendu : les véhicules GPL sont interdits de parkings souterrains. « Faux ! Uniquement à ceux qui n'ont pas de soupape de sécurité ». Autant dire à plus grand monde. Le réservoir GPL condamne le coffre ? Re-faux dit le Comité qui explique que, depuis 2000, les réservoirs se sont adaptés pour être parfaitement intégrés, souvent à la place de la roue de secours.

Dans tous les cas, l'autonomie ne descend pas sous les 400 km avec, en outre, l'apport du réservoir d'essence. Issu du pétrole, le GPL serait bientôt en voie de disparition ? En partie seulement, admet le Comité, qui rappelle que le GPL carburant, mélange de butane et de propane, provient à plus de 60% des champs de gaz naturel (70 années d'espérance d'approvisionnement) et moins de 40% du raffinage du pétrole (40 ans de lisibilité).

Seules les entreprises sont concernées par le GPL ? « 80%

des véhicules équipés appartiennent à des particuliers », réplique, cinglant, le Comité.

Moins de succès, des aides fiscales...

Last but not least, le GNV (gaz naturel véhicule) serait un meilleur choix ? Le Comité reste prudent et s'en tient à des considérations pratiques : l'autonomie est meilleure dans le cas du GPL (stocké sous forme liquide et non gazeuse) et le GPL est plus largement répandu (plus 180 000 véhicules en France et 2000 stations contre 7000 et aucun point de remplissage public).

Quant au bilan écologique, il est dans les deux cas supérieur à celui des carburants fossiles traditionnels même si le GPL fait mieux avec les oxydes d'azote et les particules qu'avec le monoxyde de carbone et les hydrocarbures imbrûlés.

Malgré les qualités du carburant, le nombre croissant de véhicules proposés équipés en neuf et des aides fiscales pas négligeables et notamment, pour les particuliers, un crédit d'impôt de 1525 euros pour un véhicule sachant que le surcoût dans ce cas tourne autour de 1600 euros (jusqu'à 3200 euros dans le cas d'une installation après coup elle-aussi profitant de ce crédit de 1525 euros).

J. P

↳ S'INFORMER

sur le site <http://oregeco.free.fr> pour connaître le nombre de stations ouvertes en Alsace ; selon Total ([//stations.gpl.online.fr](http://stations.gpl.online.fr)) 17 stations sont ouvertes dans le Haut-Rhin, 26 dans le Bas-Rhin, 16 dans le Doubs et 4 dans le Territoire de Belfort.

Pays [Le]

Edition: Belfort

25/08/2005

Installateur GPL : un métier peu répandu

Ils ne sont que six pour toute la Lorraine dont Vincent Richard qui a ouvert l'entreprise Full-Gaz en 2002 à Etival-Clairefontaine.

A la fin de ses études, Vincent Richard, alors domicilié à La Voivre, près de Saint-Dié, se rend quotidiennement à Nancy pour les besoins de sa profession. Rien de bien exceptionnel si ce n'est le refus du jeune homme de voir, dès son entrée dans la vie active, son budget ainsi grevé par les dépenses inhérentes à ses déplacements en voiture propulsée par un moteur à essence. Par souci d'économie, il opte donc pour l'installation d'un système GPL sur son véhicule. Un système qui va d'abord lui causer bien des désagréments : une très longue immobilisation de son véhicule et de nombreux problèmes de fonctionnement par la suite. Débuts autodidactes Des problèmes, que faute de mieux, il va s'efforcer de résoudre lui-même. Des recherches poussées sur Internet lui permettront, dans un premier temps d'appréhender les principes de fonctionnement d'une carburant GPL et de rentrer en contact avec des fabricants italiens. Et ce sont ces fabricants qui vont lui expliquer comment remédier techniquement au dysfonctionnement du

système GPL sur son véhicule. Il rendra ainsi lui-même à sa voiture tous les avantages qu'il attendait de ce mode de carburant. De là à envisager de pouvoir vivre, via le créneau du GPL, sa véritable passion pour l'automobile, il n'y avait qu'un pas qui sera vite franchi. Avec un BTS (Brevet de technicien supérieur) en électronique et un DUT (Diplôme universitaire de technologie) organisation, gestion, production avec un niveau technicien qualité, il dispose d'une solide formation d'électronicien. Un atout de poids quand on sait la place que tient aujourd'hui l'électronique dans la conception des véhicules. Opportunité à Etival Vincent Richard se lance ainsi dans une formation d'un an, à Paris, d'installateur GPL. Tout en prospectant parallèlement pour créer, à terme, sa propre entreprise spécialisée. Sur ce plan, l'opportunité se présentera à Etival, sur l'axe Lunéville Saint-Dié, où la commune dispose d'un terrain situé dans sa zone d'activités. Terrain sur lequel il décide d'entreprendre la construction d'un

bâtiment adapté aux besoins de sa future entreprise. C'est en février 2002, quelques mois après être sorti premier de sa promotion à Paris, qu'il crée, à l'âge de 25 ans, « Full-gaz » à Etival-Clairefontaine. Création pour laquelle il a pu bénéficier d'aides ministérielles, régionales et départementales. Sur le plan des investissements en matériel, relativement conséquents (100.000€), ce jeune chef d'entreprise parviendra à les autofinancer en étalant sur plusieurs exercices. S'il a démarré seul, Vincent Richard dont la « zone de couverture clientèle » est aujourd'hui nationale (toute la partie Est d'une ligne reliant Lille à Marseille) a pu embaucher du personnel depuis l'an passé, pour faire face à une demande qui ne cesse de croître.

Moins cher, moins polluant le GPL ne se vend pas

Malgré la flambée des prix à la pompe, seulement 6.400 voitures au GPL ont été vendues l'an dernier. Carburant pourtant le moins cher et le moins polluant, le GPL souffre d'un problème d'image et d'une palette limitée de véhicules.

MARIE-PIERRE est contente : « C'est propre, c'est silencieux et c'est économique : un plein de 25 euros pour 500 kilomètres ». Cette maman de trois enfants trimballe sa petite famille à bord d'un monospace qui roule au GPL. Son Renault Espace affiche plus de 160.000 kilomètres. Il a sept ans. Elle l'a acheté 15.000 euros d'occasion en 2001 à Laon, « une bonne affaire », selon elle, « personne n'en voulait ». Seul problème : l'unique réparateur agréé dans le département de l'Aisne se trouve à 35 km de chez elle. Dans la Marne, Jean-Pierre en est à son second 4x4 au GPL pour grimper dans ses vignes. Il se dit très satisfait : « Ca grimpe bien et ça coûte moins cher ». A Reims, Pascal, directeur de société, parcourt 20.000 km par an avec son monospace « sans le moindre souci ». Carburant le moins cher et le moins polluant, le gaz de pétrole liquéfié n'a pourtant séduit que 180.000 automobilistes en France sur les 30 millions de véhicules en circulation malgré la flambée des prix sur l'essence et le gasoil. Sur plus de deux millions de voitures neuves vendues l'an dernier, 6.700 seulement roulent au GPL, une progression de 26,4 % après une chute de 22 % en 2003 et une baisse continue

depuis 1998 où 23.500 véhicules avaient été vendus. 80 % sont des véhicules privés et 20 % des véhicules d'entreprises ou de collectivités. « A moitié prix » Le GPL est pourtant le carburant le moins coûteux à la pompe en France, à 0,59€ le litre - 0,39€ en Belgique - et le particulier bénéficie d'un crédit d'impôt de 1.525 €; à l'achat d'un véhicule neuf ou pour la transformation d'un véhicule essence au GPL s'il a moins de trois ans. Avec le gasoil à 1,12 € le litre, l'économie est estimée à 56€ par mois par rapport au diesel pour un trajet Châlons-en-Champagne-Reims cinq jours par semaine, soit 100 km aller et retour. « On roule quasiment à moitié prix dès le premier plein », assure, enthousiaste, Mohamed Ezzel, directeur à Laon de la concession Chevrolet, anciennement Daewoo, leader du marché français depuis 2003 avec un tiers des voitures vendues. Les modèles au GPL sont proposés au prix de l'essence, soit 12.900 € pour la Kalos, une voiture de moyenne gamme, et 18.800 € pour le Rezzo, un monospace. Chez Renault, n°2 du marché, le Scénic GPL est affiché à 21.150 € contre 21.650 € pour le modèle diesel. L'économie de carburant est

estimée à 2.000 euros environ par an pour 20.000 km par rapport au diesel. « L'entretien est moins onéreux. Le moteur ne s'use pas », affirme pour sa part Gilbert Minette, réparateur agréé à Charleville-Mézières. « Un problème d'image » Le GPL souffre d'un problème d'image », constate François-Xavier Dagnas, le responsable du GPL au Comité français du butane et du propane (CFBP) qui regroupe les fournisseurs français. L'explosion, en 1999, d'une voiture au GPL à Vénissieux, près de Lyon, blessant six pompiers, a laissé des traces malgré la sécurisation des équipements. « La palette des modèles est insuffisante. Les constructeurs ont un effort à faire », ajoute M. Dagnas. Le manque de réparateurs agréés - un par département dans la région - et l'éparpillement des stations - 56 dans la région - ne contribuent pas à relancer le marché. Francis Dujardin

ÉNERGIE

Huit candidats à la reprise du GPL de Shell

Enfin ! Après des mois de préparatifs, Shell vient de lancer officiellement la vente de ses activités de gaz de pétrole liquéfié (GPL), dont le principal actif est le français Butagaz. Citigroup, la banque-conseil du pétrolier, a adressé, en fin de semaine dernière, un document d'information – Info Memo – aux candidats potentiels. Selon nos sources, 8 consortiums, mêlant pour certains des industriels et des fonds d'investissement, ou encore des français et des américains, se sont organisés pour répondre à cet appel d'offres qui pourrait déboucher sur une valorisation de 1,5 à 2 milliards d'euros. Sont sur les rangs : Eurazeo-Blackstone, Bain Capital-PAI, Goldman Sachs-KKR, Carlyle, BC Partners pour les fonds d'investissement ; le pétrolier espagnol Repsol associé à CVC Capital Partners, le brésilien Ultragas à Cinven et l'Ipic d'Abu Dhabi au fonds BTU Ventures, pour les attelages mixtes. Après avoir longuement discuté avec tous les acquéreurs potentiels, Total aurait décidé in fine de ne pas se lancer dans la course, tout en faisant savoir aux uns et aux autres son intérêt pour des actifs hors de France, par la suite. Le pétrolier français ne peut grossir dans ces métiers à l'intérieur de l'Hexagone pour des raisons de concurrence, qui l'avaient déjà contraint à céder Antargaz à PAI lors de la fusion Total-Elf.

Les activités mises en vente par Shell représentent un Ebitda de 220 à 250 millions d'euros, soit moins que prévu. L'opération de séparation des activités GPL des autres métiers du groupe anglo-néerlandais s'est révélée très complexe. Le management a été changé il y a peu.

ISABELLE CHAPERON



CFBP infos

N°20 Septembre 2005

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
Baromètre du GPL carburant

■ Actualités techniques et réglementaires p 4

GPLc : La reprise ?

■ En bref 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

Nouvelle adresse du CFBP :

8, Terrasse Bellini
92807 Puteaux cedex
N°SIRET : 784 855 033 00063

■ Statistiques

Données climatiques

En septembre 2005, la température moyenne s'établit à 17,2°C.
Elle était de 17,4°C en septembre 2004 soit une baisse de 0,2°C.

	Septembre 2005	Septembre 2004
Température moyenne	17,2 °C	17,4 °C
Nombre de jours ouvrés	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 2005

- . Ventes totales des 9 premiers mois de 2005 : - 2,5 %
- . Argus Butane : 570 \$ / T
- . Ventes conditionné (CFBP) sept 2005 vs sept 2004 : - 7,1%

Ventes de GPL en France (en tonnes)

	MOIS			CUMUL		
	sept-05	sept-04	Variation	sept-05	sept-04	Variation
BUTANE						
Conditionné	30 708	33 693	- 8,9%	286 462	304 028	- 5,8%
Vrac	9 919	958	+ 24,6%	82 002	82 517	- 0,6%
s/total butane	40 627	41 651	- 2,5%	368 464	386 545	- 4,7%
PROPANE						
Conditionné	11 765	12 624	- 6,8%	118 476	122 714	- 3,5%
Condi/carburant	6 694	6 609	+ 1,3%	54 840	54 326	+ 0,9%
s/total conditionn	18 459	19 233	- 4,0%	173 316	177 040	- 2,1%
Vrac carburant	3 096	2 723	+ 13,7%	25 846	24 952	+ 3,6%
Vrac 0 / 6t.	44 045	46 936	- 6,2%	741 313	751 546	- 1,4%
Vrac 6 / 12t.	9 557	10 166	- 6,0%	122 542	127 551	- 3,9%
Vrac 0 / 12t	53 602	57 102	- 6,1%	863 855	879 097	- 1,7%
Vrac 12 / 80t	18 095	17 963	+ 0,7%	191 941	198 379	- 3,2%
Vrac 0 / 80t	71 697	75 065	- 4,5%	1 055 796	1 077 476	- 2,0%
Vrac > 80t	26 305	25 816	+ 1,9%	239 741	238 451	+ 0,5%
s/total vrac	101 098	103 604	- 2,4%	1 321 383	1 340 879	- 1,5%
s/total propane	119 557	122 837	- 2,7%	1 494 699	1 517 919	- 1,5%
GPLc/stations	11 852	12 365	- 4,1%	105 843	115 635	- 8,5%
Total conditionné	49 167	52 926	- 7,1%	459 778	481 068	- 4,4%
Total vrac	111 017	111 562	- 0,5%	1 403 385	1 423 396	- 1,4%
TOTAL	172 036	176 853	- 2,7%	1 969 006	2 020 099	- 2,5%
<i>dont carburant</i>	21 642	21 697	- 0,3%	186 529	194 913	- 4,3%

Evolution des prix internationaux (CIF ARGUS Propane)

	Septembre 2005	Août 2005	Variation %
Moyenne mensuelle CIF ARGUS \$/tonne	540	463	+ 17 %

Analyse (Joël Chevassus, CFBP)

C'est dans un contexte particulièrement tendu pour notre industrie que les prix du propane ont augmenté de 17 % sur un mois, soit quasiment 80 dollars d'augmentation.

Le principal facteur aura été le cyclone Katrina, paralysant une partie des structures de production et d'importation aux US. Les cours du propane ont donc évolué fortement à la hausse ainsi que ceux du brut et ceux du gaz naturel. Les acteurs américains ne s'attendent pas à une accalmie tant que les infrastructures endommagées par Katrina n'auront pas été remises en état de fonctionnement.

Reste à espérer un hiver chaud en Asie et en Amérique ! ■

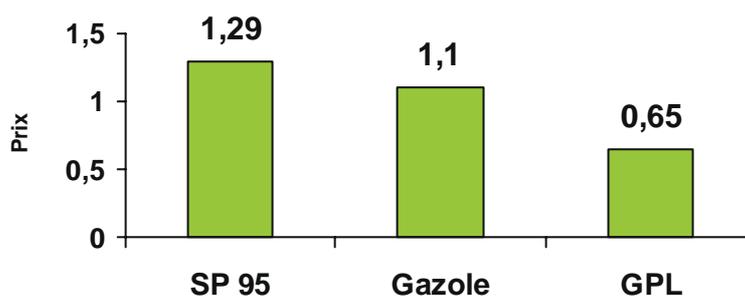
Installations neuves Gaz Propane

	MOIS			CUMUL		
	sept-05	sept-04	Var %	sept-05	sept-04	Var %
Alsace	43	40	+ 8%	306	311	- 2%
Aquitaine	194	178	+ 9%	1226	1200	+2
Auvergne	83	64	+ 30%	482	458	+ 5%
Basse-Normandie	42	58	- 28%	424	383	+ 11%
Bourgogne	56	45	+ 24%	356	306	+ 16%
Bretagne	102	116	- 12%	977	822	+ 19%
Centre	80	92	- 13%	764	717	+ 7%
Champagne-Ardenne	38	45	- 16%	274	243	+ 13%
Corse	21	22	- 5%	178	298	- 40%
Franche-Comté	48	31	+ 55%	368	354	+ 4%
Haute-Normandie	64	44	+ 45%	401	371	+ 8%
Ile-de-France	27	39	- 31%	212	274	- 23%
Languedoc-Roussillon	76	85	- 11%	597	630	- 5%
Limousin	48	56	- 14%	320	265	+ 21%
Lorraine	45	43	+ 5%	336	310	+ 8%
Midi-Pyrénées	144	153	- 6%	1157	1106	+ 5%
Nord-Pas-de-Calais	44	62	- 32%	388	415	- 7%
Pays de la Loire	106	123	- 14%	874	851	+ 3%
Picardie	68	52	+ 31%	459	477	- 4%
Poitou-Charentes	109	110	- 1%	618	625	- 1%
Provence-Alpes-Côte d'Azur	120	127	- 6%	910	946	- 4%
Rhône-Alpes	183	196	- 7%	1 602	1 704	- 6%
TOTAL	1 741	1 784	- 2%	13 229	13 066	+ 1%

Statistiques CCI installations Propane neuves ■ (source Qualigaz)

Baromètre mensuel du GPL carburant

► **Septembre 2005** : Le carburant le moins cher à la pompe : 0,65 € / litre



Coûts comparés du prix du litre de carburant en euros, source Minefi - <http://www.minefi.gouv.fr>

GPLc : La reprise ?

Dans le contexte de renchérissement des carburants, le GPLc fait valoir ses atouts économiques : en septembre, il affiche un prix à la pompe inférieur de 45 cts d'euros par rapport au gasoil, soit 40 % de moins !

L'écart de prix entre gasoil et GPL était, pour mémoire, de 26 cts d'euros en décembre 2003.

Se profile également à l'horizon 2006, un renforcement des incitations fiscales avec le passage du crédit d'impôt de 1.525 € à 2.000 €.

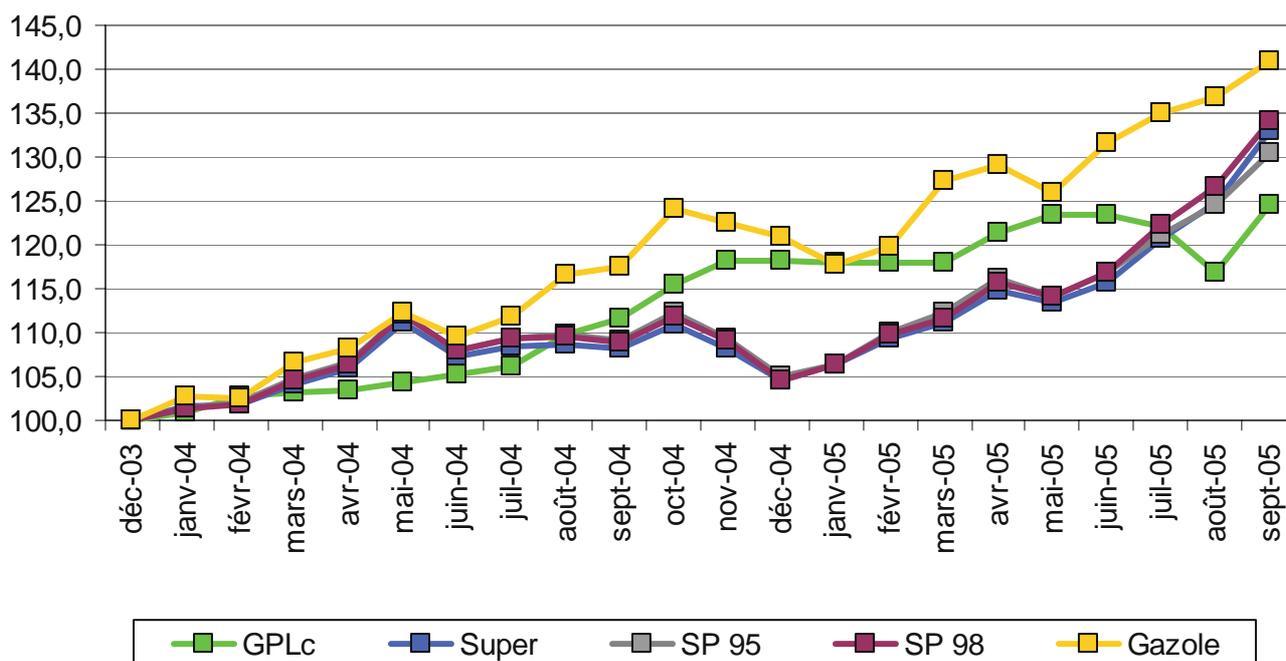
Tout cela concourt à créer un véritable regain d'intérêt pour notre carburant, chiffres à l'appui : les ventes de véhicules neufs GPL seraient en hausse de plus de 30 % sur les 8 premiers mois de l'année.

Reste à transformer ce bon résultat sur l'ensemble de l'année 2005, ce qui devrait être de l'ordre du possible avec les récentes sorties des modèles phares de Renault en version GPL (Mégane et Scénic), et à faire inverser la courbe des tonnages vendus en stations qui est toujours en régression même si la pente s'est adoucie ...

**Evolution des prix de vente des carburants en France
de décembre 2003 à septembre 2005**

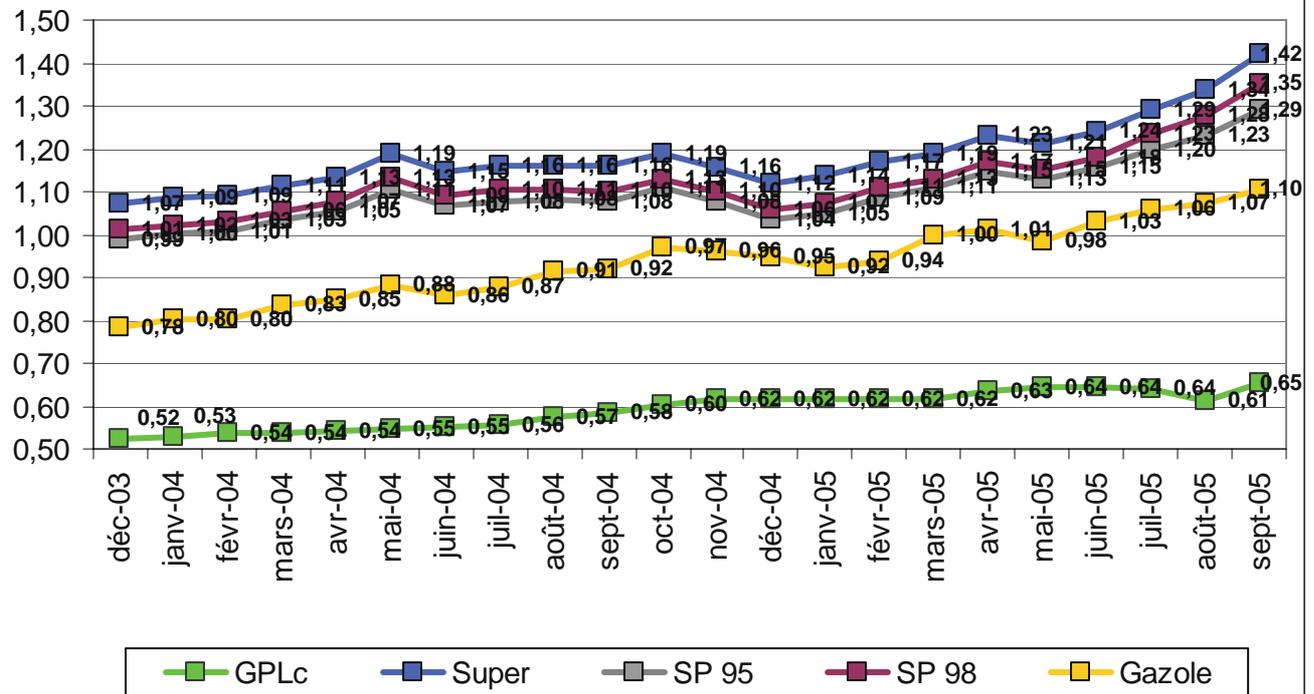
(décembre 2003 = base 100)

(Source : DIREM)



Evolution des prix de vente des carburants en France de décembre 2003 à septembre 2005

(Source : DIREM)



BILAN ECONOMIQUE GLOBAL DE L'ACHAT D'UNE CLIO GPL SUR 6 ANS COMPARE A L'ACHAT D'UN MODELE CLIO DE MEME CATEGORIE ESSENCE ET DIESEL

BILAN C3 GNV SUR 6 ANS

Poste	Dépense sur 6 ans			Dépense sur 6 ans
	Essence	Diesel	GPL	GNV
Investissement véhicule	11 000	13 050	12 600	14 750
Crédit d'impôt	0	0	-1 525	-1 525
Poste carburant variable *	6 426	3 909	4 082	4 752
Poste compresseur				2 520
Total sur 6 ans	17 426	16 959	15 157	20 497
Total par an :	2 904	2 826	2 526	3 416

* calculé sur la base de prix moyens DIREM sur les 9 premiers mois 2005 et pour une période de 6 ans :
 Soit l'essence à 1,19 € le litre pour une consommation mixte de 6 litres aux 100 km et à raison de 15.000 km / an
 Soit le gasoil à 1,01 € le litre pour une consommation mixte de 4,3 litres aux 100 km et à raison de 15.000 km / an
 Soit le GPL à 0,63 € le litre pour une consommation mixte de 7,2 litres aux 100 km et à raison de 15.000 km / an
 Soit le GNV à 0,80 € l'équivalent litre pour une consommation de 6,6 m3 aux 100 km (source : Gaz de France)

Pour information : la comparaison avec la Citroën C3 est due au fait qu'il soit aujourd'hui le seul modèle disponible au catalogue des constructeurs en France
 Les chiffres indiqués sont tirés de l'article paru dans le Bulletin de l'Industrie Pétrolière (source : Gaz de France)

RESULTAT :

Une CLIO GPL représente une économie de 300 € / an par rapport à sa cousine diesel et presque 400 € par rapport à la version essence !
 Enfin par rapport à la C3 GNV (Gaz naturel véhicules), la CLIO GPL affiche un coût de fonctionnement annuel moins élevé de quasiment 900 € !!

Nouvel associé au CFBP



Le Comité directeur a accueilli favorablement la demande d'adhésion au CFBP de Pernin équipements.

Pernin équipements fabrique des ensembles de mesurage électroniques et mécaniques pour la distribution de gaz domestique (propane, butane, GPLC) et fioul domestique.

Équipementier dont le métier est axé sur la conception, la fabrication et la commercialisation de matériels destinés à la distribution des GPL vrac, Pernin équipements a également une activité de service liée au contrôle en service métrologique et à la maintenance de ces équipements.

En outre, et à titre anecdotique, Pernin équipements commercialise, par le biais de sa filiale Segway France, le Segway HT (voir photo).



Site www.cfbp.fr : quelques chiffres de septembre

- ▶ Le cap des 30 000 visites mensuelles est atteint
- ▶ Plus de 24 000 visiteurs sont allés sur le site

Ces chiffres s'inscrivent dans un contexte de regain d'intérêt pour le GPLc et apportent la preuve que le référencement du site progresse.

■ Dans la presse

- Sondage exclusif CSA-Le Parisien/Aujourd'hui en France : les Français souhaitent-ils changer de type de voiture pour faire face à la hausse du prix du carburant ? csa-fr.com, 15/09/2005
- Pollution automobile, Le Monde, Courrier des lecteurs, 20/09/2005
- Le GPL, une alternative encore timide, Ouest France, 21/09/2005
- Oligopole : haro sur les prix du gaz bouteille, http://www.michel-edouard-leclerc.com/blog/m.e.l/archives/2005/09/oligopole_haro_1.php

Les Français souhaitent-ils changer de type de voiture pour faire face à la hausse du prix du carburant ?

- Sondage exclusif CSA / LE PARISIEN / AUJOURD'HUI EN FRANCE -

Fiche Technique :

Sondage exclusif CSA / LE PARISIEN / AUJOURD'HUI EN FRANCE réalisé par téléphone le 7 septembre 2005.

Echantillon national représentatif de 955 personnes âgées de 18 ans et plus, constitué d'après la méthode des quotas (sexe, âge, profession du chef de ménage), après stratification par région et catégorie d'agglomération.

QUESTION : Avec la hausse du prix du carburant, avez-vous pensé à vous équiper à l'avenir d'une voiture consommant moins de carburant que celle que vous utilisez actuellement ?

	Ensemble des Français
	%
- Oui	33
- Non	54
- Je n'utilise pas de véhicule pour le moment	12
- Ne se prononcent pas	1
<i>TOTAL</i>	<i>100</i>

QUESTION : Avec la hausse du prix du carburant, avez-vous pensé à vous équiper à l'avenir d'une voiture consommant moins de carburant que celle que vous utilisez actuellement ?

Résultats donnés uniquement sur les répondants utilisant une voiture, soit 88% de l'échantillon

	%
- Oui	38
- Non	61
- Ne se prononcent pas	1
<i>TOTAL</i>	<i>100</i>

Suite ...

QUESTION : Si demain vous deviez choisir une voiture, choisiriez-vous un véhicule fonctionnant... ?

	Ensemble des Français
	%
- Aux biocarburants	25
- Au diesel	22
- Hybride (c'est-à-dire fonctionnant à l'électricité et à l'essence)	16
- A l'électricité	12
- A l'essence	9
- Au GPL	7
- Autres	-
- Ne se prononcent pas	9
<i>TOTAL</i>	<i>100</i>

AU COURRIER DES LECTEURS

POLLUTION AUTOMOBILE

Evaluer, comme le fait Jean-Martin Folz, l'impact d'un véhicule uniquement en fonction de ses émissions de CO₂, est extrêmement réducteur (*Le Monde* du 13 septembre).

Cela revient à négliger les émissions de particules fines (dont les moteurs diesel sont les principaux émetteurs). Le filtre à particules nous est présenté comme la solution, mais sa diffusion sera lente en raison de son coût, de l'augmentation de consommation qu'il occasionne et donc d'émissions de CO₂. Une Vel Satis 2.2 dci, à titre indicatif, qui consomme 7,2 l de gazole et émet 192 g sans filtre, voit ces chiffres monter à 7,7 l et 204 g avec le filtre à particules (chiffres tirés du catalogue Renault).

En corollaire, si le dispositif gouvernemental en cours de préparation, visant à taxer les véhicules uniquement sur la base des émissions de CO₂ (au-delà de 200 g par km) est adopté, il deviendra dans ce cas précis une incitation à choisir la version sans filtre à particules.

Cela revient également à négliger les émissions d'oxyde d'azote, très irritant, qui de surcroît contribue à la formation d'ozone, lui aussi très irritant, et gaz à effet de serre puissant.

Il est fort regrettable que la communication sur la pollution passe sous silence le GPL, sans doute le seul carburant actuellement diffusé (avec le gaz naturel [GNV], qui sera bientôt accessible aux particuliers) qui réduise à la fois les émissions de CO₂ et d'oxyde d'azote, de surcroît sans émettre de particules.

L'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe) propose sur son site une étude comparative (GPL/essence/diesel), assez édifiante, accessible à l'adresse suivante:

www.adme.fr/htdocs/publications/publipdf/rapport_gpl.pdf

Une telle étude mérite sans doute une publicité plus importante.

Laurent Borrel

Le GPL, une alternative encore timide

Ceux qui osent le GPL (gaz de propane liquéfié) se font rares et les pompes sont peu sollicitées. Pourtant, aucune raison évidente à cela. « Je ne vois aucun inconvénient » déclare ce retraité ayant fait le choix du GPL il y a sept ans. Il est satisfait à tout point de vue. Le GPL n'est pourtant pas nouveau. Son invention remonte à 1920 et, depuis cette date, de nombreux progrès ont été accomplis. La perte de puissance n'est plus conséquente depuis 2000. La surconsommation est devenue dérisoire. Il est simple d'utilisation et, l'État, par différents crédits d'impôts, cherche à alléger le coût de l'investissement de départ. De plus, le GPL constitue le premier carburant vert car il ne produit presque aucune particule, sa combustion limitant les émissions de CO₂ et des gaz responsables de l'effet de serre. Il est même si écologique qu'il permet de rouler lors des pics de pollution. Pourquoi le bouder ? Selon une automobiliste roulant au diesel « le GPL

ne s'est pas démocratisé, c'est le début. » Elle estime cependant qu'il pourrait connaître un essor fulgurant avec la flambée des prix des autres carburants. Le GPL ne nécessitant que peu de transformations, il est faiblement taxé. À la pompe, il revient deux fois moins cher. D'autres, plus sceptiques, pensent que « les énormes intérêts économiques pétroliers freinent la progression du GPL ». Pour Eugène Coutard, responsable dans une station avec du GPL, « celui-ci tend à se développer. Les nouveaux acheteurs de voitures s'interrogent de plus en plus. » La lenteur de l'évolution de ce carburant n'est donc que temporaire et son développement inéluctable ? L'avenir tranchera.

14 septembre 2005

Oligopole : haro sur les prix du gaz bouteille



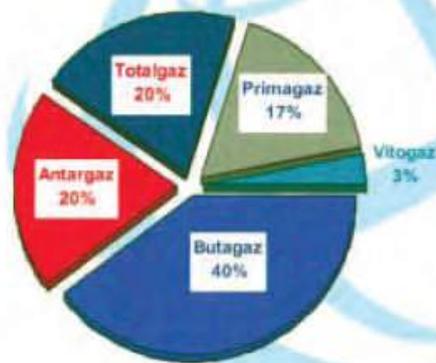
Ante-scriptum : « J'hésitais à vous en parler. Je ne veux surtout pas transformer ce blog en tribune publicitaire. Mais après réflexion, j'ai pensé intéressant de montrer à quel point peuvent subsister des dysfonctionnements dans un marché, a priori, ouvert à la concurrence. Et "Cloitre" (quelqu'un de la maison ?) a commencé à en parler le 08/09/05. »

Réunion de travail, ce matin, avec mes collaborateurs du département « énergie ». Nous lançons, ce mois-ci, une très grosse offensive sur le marché du gaz bouteille en commercialisant un produit 25 % moins cher que le prix du marché.

10 millions de Français achètent environ 50,7 millions de bouteilles de gaz (13 kg), dont 64 % en butane et 36 % avec du propane. La grande distribution en commercialise 65 % (dont 10 % Leclerc), mais elle n'est que « revendeur ». Quatre « acteurs historiques » se taillent la part du lion.

4 acteurs historiques « se taillent la part du lion »

Part de marché gaz conditionné (estimation)



Ces dix dernières années, toutes les publicités vantaient les mérites de l'équipement des foyers en gaz bouteille. Mais le prix de ce produit a augmenté bien plus que toutes les autres énergies : 26 % de 2000 à début 2005, contre 3 % pour l'électricité sur la même période. Résultat : en France, le prix du gaz conditionné est le plus élevé d'Europe. Exemple : ce printemps, les foyers belges achetaient leurs bonbonnes 44 % moins cher que dans l'hexagone (17,68 € contre 25,54 €).

Par quel artifice est-on arrivé à cette aberration ?

Comme je vous le disais, le marché est libre et, théoriquement, ouvert à d'autres opérateurs. Mais il fonctionne comme un cartel dont les acteurs ne cherchent pas à se « piquer des clients ». De fait, les parts de marché restent stables.

Et puis, avez-vous remarqué : en zone rurale, comme dans beaucoup de petites villes, les revendeurs proposent plusieurs marques. Mais les panneaux publicitaires affichent un seul prix... le même pour tous les produits.

Qu'est-ce qui empêche les consommateurs d'acheter des bouteilles moins cher ?

Outre la quasi uniformité des prix de vente, c'est le système de consigne qui rend la clientèle pratiquement captive.

Tout consommateur qui s'équipe doit commencer par verser une sorte de dépôt de garantie (20 à 30 €). Mais chaque fabricant a « typé » ses bouteilles. Aucun accord d'échange entre fournisseurs ! Un client ne peut donc changer de marque qu'à condition d'investir dans une nouvelle consignation (avec toutes les tracasseries qui vont avec, puisque les marques exigent la restitution de la première facture souvent égarée).

Comment avons-nous procédé ?

Il fallait passer l'obstacle des problèmes logistiques : stockage et capacité d'emplissage. Ces moyens existent en France. Mais évidemment, ils sont réservés aux opérateurs existants. Nous avons donc fait fabriquer nos bouteilles au Portugal (chez un fabricant qui approvisionne une grosse partie du marché européen). Elles sont expédiées à Gand (Belgique) dans un centre remplisseur (auquel seront aussi envoyées les bouteilles vides pour être reconditionnées). Nous avons ouvert 8 plates-formes de

stockage intermédiaire en France. Et 14 camions de distribution, spécialement équipés, approvisionnent les points de vente.

Pour recruter les clients intéressés par cette offre, il fallait aussi résoudre le problème de la consigne. Nous ne pouvions pas récupérer les bouteilles à l'effigie des autres marques (qu'en aurait-on fait ?). Le premier achat devait donc inclure un prix de bouteille et de consigne inférieur au prix d'achat habituel. D'où le tableau suivant.

Exemple de prix

1^{er} achat CLAIRGAZ { Consigne + Charge	Achats habituels { Charge GAZIERS
22,95 €	23,95 €
Achats suivants { Charge CLAIRGAZ	Achats habituels { Charge GAZIERS
17,95 €	23,95 €

Avec ce système, dès le deuxième achat, Clairgaz (*la créativité de la marque ne vous aura pas échappé, sic !*) est vendu 25 % moins cher.

Pour être complet, signalons qu'Auchan s'est, lui aussi, attaqué à ce marché dans la région du Nord. Nul doute qu'en réaction, il va étendre son offre sur toute la France.

Sur le marché du gaz comme sur celui du carburant, personne ne peut désormais contester que l'arrivée des hypers joue le rôle d'un activateur de concurrence.

Michel-Edouard Leclerc

Posté par M.E.L. le 14 septembre 2005 dans [Développement durable](#) , [Economie](#) , [Energies](#) , [Prix / Concurrence](#)
[Lien permanent](#)



CFBP infos

N°21 Octobre 2005

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
Baromètre du GPL carburant

■ Actualités techniques et réglementaires p 4

Quatrième requalification décennale des réservoirs petit vrac
Les certificats d'économie d'énergie
CIVEPE : publication du rapport annuel 2005

■ En bref p 6

1er salon Ecomobile
Arrivée au CFBP

■ 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

Nouvelle adresse du CFBP :

8, Terrasse Bellini
92807 Puteaux cedex
N°SIRET : 784 855 033 00063

■ Statistiques

Données climatiques

En octobre 2005, la température moyenne s'établit à 14,9°C.
Elle était de 13,6°C en septembre 2004 soit une hausse de 1,3°C.

	Octobre 2005	Octobre 2004
Température moyenne	14,9 °C	13,6 °C
Nombre de jours ouverts	21	21
Degrés-jours (DJ)*	99,1	109,6
Coefficient de rigueur**	0,84	0,93
Degrés-jours cumulés	1 308,4	1 288,4

* 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 OCTOBRE 2005

- CIF ARGUS Propane 557 \$
- Ventes tous produits octobre 2005 vs octobre 2004 : - 11,4 %
- Ventes vrac octobre 2005 vs octobre 2004 : -14,3 %

Ventes de GPL en France (en tonnes)

	MOIS			CUMUL		
	oct-05	oct-04	Variation	oct-05	oct-04	Variation
BUTANE						
Conditionné	33 758	35 291	- 4,3%	320 220	339 319	- 5,6%
Vrac	11 349	13 956	- 18,7%	93 351	96 473	- 3,2%
s/total butane	45 107	49 247	- 8,4%	413 571	435 792	- 5,1%
PROPANE						
Conditionné	11 814	12 318	- 4,1%	130 290	135 032	- 3,5%
Condi/carburant	6 399	6 398	+ 0,0%	61 239	60 724	+ 0,8%
s/total conditionn	18 213	18 716	- 2,7%	191 529	195 756	- 2,2%
Vrac carburant	2 865	2 974	- 3,7%	28 711	27 926	+ 2,8%
Vrac 0 / 6t.	56 918	63 106	- 9,8%	798 231	814 652	- 2,0%
Vrac 6 / 12t.	10 924	12 841	- 14,9%	133 466	140 392	- 4,9%
Vrac 0 / 12t	67 842	75 947	- 10,7%	931 697	955 044	- 2,4%
Vrac 12 / 80t	22 853	27 520	- 17,0%	214 794	225 899	- 4,9%
Vrac 0 / 80t	90 695	103 467	- 12,3%	1 146 491	1 180 943	- 2,9%
Vrac > 80t	38 003	46 321	- 18,0%	277 744	284 772	- 2,5%
s/total vrac	131 563	152 762	- 13,9%	1 452 946	1 493 641	- 2,7%
s/total propane	149 776	171 478	- 12,7%	1 644 475	1 689 397	- 2,7%
GPLc/stations	10 912	11 437	- 4,6%	116 755	127 072	- 8,1%
Total conditionné	51 971	54 007	- 3,8%	511 749	535 075	- 4,4%
Total vrac	142 912	166 718	- 14,3%	1 546 297	1 590 114	- 2,8%
TOTAL	205 795	232 162	- 11,4%	2 174 801	2 252 261	- 3,4%
<i>dont carburant</i>	<i>20 176</i>	<i>20 809</i>	<i>- 3,0%</i>	<i>206 705</i>	<i>215 722</i>	<i>- 4,2%</i>

Evolution des prix internationaux (CIF ARGUS Propane)

	Octobre 2005	Septembre 2005	Variation %
Moyenne mensuelle CIF ARGUS \$/tonne	557	540	+ 3 %

Analyse (Joël Chevassus, CFBP)

En octobre, les cours du propane sont restés soutenus, compte tenu des incertitudes pesant sur l'hiver 2005/2006. Un hiver froid viendra-t-il renforcer les tensions provoquées par la baisse de production au Sud-est des Etats-Unis, le niveau des stocks particulièrement bas au Canada, et les achats différés des consommateurs en raison du niveau très élevé des prix cette année ? ■

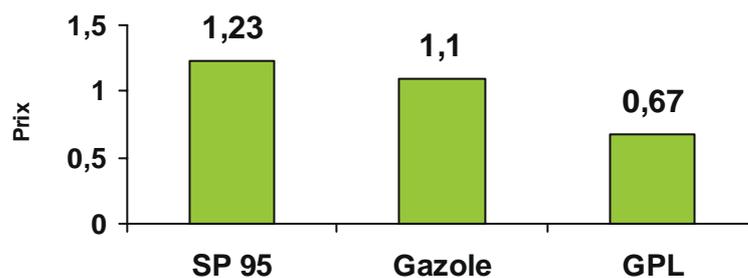
Installations neuves Gaz Propane

	MOIS			CUMUL		
	oct-05	oct-04	Var %	oct-05	oct-04	Var %
Alsace	76	51	+ 49%	382	362	+ 6%
Aquitaine	196	221	- 11%	1 422	1 421	+ 0%
Auvergne	65	87	- 25%	547	545	+ 0%
Basse-Normandie	71	56	+ 27%	495	439	+ 13%
Bourgogne	57	73	- 22%	413	379	+ 9%
Bretagne	157	155	+ 1%	1 134	977	+ 16%
Centre	110	169	- 35%	874	886	- 1%
Champagne-Ardenne	48	39	+ 23%	322	282	+ 14%
Corse	27	11	+ 145%	205	309	- 34%
Franche-Comté	58	46	+ 26%	426	400	+ 6%
Haute-Normandie	69	57	+ 21%	470	428	+ 10%
Ile-de-France	44	58	- 24%	256	332	- 23%
Languedoc-Roussillon	90	128	- 30%	687	758	- 9%
Limousin	69	53	+ 30%	389	318	+ 22%
Lorraine	93	48	+ 94%	429	358	+ 20%
Midi-Pyrénées	213	199	+ 7%	1 370	1 305	+ 5%
Nord-Pas-de-Calais	68	85	- 20%	456	500	- 9%
Pays de la Loire	142	139	+ 2%	1 016	990	+ 3%
Picardie	66	87	- 24%	525	564	- 7%
Poitou-Charentes	86	96	- 10%	704	721	- 2%
Provence-Alpes-Côte d'Azur	155	192	- 19%	1 065	1 138	- 6%
Rhône-Alpes	254	238	+ 7%	1 856	1 942	- 4%
TOTAL	2 214	2 288	- 3%	15 443	15 354	+ 1%

Statistiques CCI installations Propane neuves ■ (source Qualigaz)

Baromètre mensuel du GPL carburant

► **Octobre 2005 : le carburant le moins cher à la pompe : 0,67 €/ litre**



Coûts comparés du prix du litre de carburant en euros, source Minefi - <http://www.minefi.gouv.fr>

Quatrième requalification décennale des réservoirs petit vrac

Comme « CFBP Infos » vous en avait informé à la fin du premier semestre, la Commission centrale des appareils à pression avait en juin donné son accord pour que la quatrième requalification décennale des réservoirs GPL petit vrac soit réalisée à l'occasion d'une inspection renforcée menée par un organisme habilité.

Cet accord s'est traduit le 12 juillet par la publication de la décision BSEI n° 05-241 qui dispensait les réservoirs concernés de vérification intérieure et d'épreuve hydraulique lors de leur requalification.

Les deux organismes attributaires des marchés ont donc pu lancer progressivement les opérations au cours de l'été, pour monter en cadence à partir de la rentrée de septembre.

A fin octobre, un peu plus de la moitié des 5 000 réservoirs concernés avaient été traités, dont plus de 95 % avec succès. Environ 3 % devront être revus (en raison de problèmes d'accessibilité) ou subir un changement de soupape pour être remis en conformité. Seuls 2 % ont fait l'objet d'un refus (le plus souvent pour des problèmes de plaque d'identité illisible ou absente) et devront rapidement être retirés du service et remplacés.

En parallèle aux opérations sur le terrain, le CFBP et le GTC font développer un module informatique qui, à partir de 2006, facilitera grandement la transmission, via Internet, des données et des rapports entre exploitants, GTC et organismes.

MC – 11/2005 (m.camus@cfbp.fr)



■ Une étiquette adhésive de ce type est apposée sur les réservoirs requalifiés



■ Inspection renforcée en clientèle d'un réservoir 1965

Les certificats d'économie d'énergie

La loi du 13 juillet 2005 de programme fixant les orientations de la politique énergétique soumet les fournisseurs d'énergie à des obligations d'économies d'énergie. Ils peuvent réaliser ces économies de 3 manières :

- soit directement en réalisant des actions générant des économies sur leurs propres sites,
- soit indirectement en proposant à leurs clients de les accompagner afin de réaliser des économies,
- soit en achetant des certificats d'économie d'énergie.

Le dispositif des certificats d'économie d'énergie, qui doit entrer en vigueur début 2006, vise à économiser 54 TWh, toutes énergies confondues, sur une période de 3 ans (2006-2008).

A la fin de cette période, les fournisseurs d'énergie qui ne seront pas parvenus à remplir leurs obligations devront acquitter une pénalité de 2 centimes d'euro par kWh.

Plusieurs réunions d'information, débats ont eu lieu récemment afin de présenter ce nouveau système dont un colloque tenu le 5 novembre à Paris, organisé par l'ADEME et le Ministère de l'Industrie.

Les modalités de fonctionnement du dispositif ne seront définitivement fixées qu'après la publication des textes d'application. Plusieurs décrets sont à l'étude :

- un décret "obligations" (obligations des fournisseurs et répartition de ces obligations entre les fournisseurs) : ce décret a été analysé par le CSEG (Conseil supérieur de l'Electricité et du Gaz) le 18 octobre et doit maintenant passer en Conseil d'Etat ;
- un décret "certificats" (fixant les règles d'obtention des certificats) doit passer au CSEG en novembre ;
- un décret "registre" (qui devra préciser le fonctionnement du registre des certificats).

La Grande-Bretagne, l'Italie, le Danemark, la Suède ont adopté des systèmes de certificat d'économie d'énergie, chacun avec des modalités particulières.

■ Loi n°2005-781 du 13 juillet 2005 de programme fixant les orientations de la politique énergétique - articles 14 à 17 (JO du 14 juillet 2005)

■ Articles :

- « Certificats d'économie d'énergie : quel calendrier pour la publication des textes officiels ? » BIP N°10453, 19 octobre 2005
- « Certificats d'économie d'énergie : le cas de l'Angleterre », BIP N°10453, 19 octobre 2005
- « Les opérateurs se préparent aux certificats d'économie d'énergie », BIP N°10454, 20 octobre 2005
- « Certificats d'économie d'énergie : la stratégie des opérateurs » compte rendu du petit déjeuner BIP-Enerpresse du 19 octobre 2005, BIP N°10465, 8 novembre 2005
- « Dernière ligne droite pour les certificats blancs », L'Usine nouvelle, 27 octobre 2005
- « Les certificats d'économies d'énergie attendus début 2006 », Les Echos, 19 octobre 2005
- « Les certificats d'économie d'énergie en vigueur en 2006 », dépêche AFP, 17 octobre 2005

CIVEPE : publication du rapport annuel 2005

La Commission Interministérielle pour les Véhicules Propres et Economiques (CIVEPE) a remis fin octobre son rapport annuel 2005.

Au cours de cette année, les travaux de la CIVEPE ont été organisés autour de 5 groupes de travail :

- achats publics
- biocarburants
- veille technologique
- définition d'un véhicule propre et économe
- veille réglementaire

Le texte complet du rapport 2005 est consultable sur le site du Ministère de l'Ecologie et du développement durable :

http://www.ecologie.gouv.fr/article.php3?id_article=4790

1er salon Ecomobile



Participation réussie pour le GPL avec le stand CFBP qui a été très visité par des clients nouveaux et motivés.

Les médias ont répondu présent et le GPL, énergie propre la mieux

représentée au 1er salon Ecomobile, a bénéficié d'une bonne reprise en télévision (« Turbo » le 15 octobre sur M6 notamment), en radio (Radio-Trafic, 107.7) et dans la presse quotidienne (voir quelques articles dans la rubrique presse de ce numéro).

L'équipe des personnels du CFBP et de ses adhérents a pu mesurer le regain d'intérêt significatif que le public et les médias portent au GPL, « la seule énergie propre crédible actuellement », dixit les journalistes.

(fx.dagnas@cfbp.fr)

Le 1er salon ECOMOBILE, dont l'organisation était assurée par Olivier Thenadey et Christian de Papé (agence de Papé Conseils) s'est tenu dans le cadre du Salon automobile de Lyon du 7 au 12 octobre 2005.

Arrivée au CFBP

Alain Combes remplace officiellement depuis le 1er novembre Henri Vial en tant que responsable Formation Transport au CFBP.

« CFBP infos » souhaite bon vent à Henri pour sa nouvelle vie de pré-retraité et bonne route à Alain qui n'est d'ailleurs pas étranger aux problématiques de formation puisqu'il exerçait auparavant la fonction de responsable formation chez Butagaz.

(a.combes@cfbp.fr)

■ Dans la presse

- Un ours bleu, du gaz propane et du solaire pour Butagaz, CFP- Chaud Froid Plomberie, 01/10/2005
- L'installation GPL à 725 €, La Nouvelle République, 01/10/2005
- Chauffage : comment faire le bon choix, L'Ardennais, 03/10/2005
- Le marché de la voiture économe aiguise les appétits, Les Echos, 06/10/2005
- Véhicules propres : la demande émerge mais les constructeurs ne suivent pas, dépêche AFP, 08/10/2005
- Ils préfèrent rouler propre, Aujourd'hui en France, 09/10/2005
- Comment rouler propre, Métro, édition Lyon, 10/10/2005
- Flottes plus propres : un label pour identifier les professionnels du GPL, Le Courrier de l'Environnement, 24/10/2005

01/10/2005

Un ours bleu, du gaz propane et du solaire pour BUTAGAZ

L'ours bleu de BUTAGAZ né à la fin des années 60 et qui lui, n'a jamais été en voie de disparition, revient ! L'entreprise française, présente sur le marché des gaz de pétrole liquéfiés (butane et propane), a choisi de remettre l'animal en piste pour illustrer sa nouvelle campagne de communication télévisuelle.

L'entreprise vient par ailleurs de présenter sa nouvelle offre "gaz propane + énergie solaire" pour le résidentiel. Elle a sélectionné les systèmes solaires Dietrisol de DE DIETRICH, qui se composent des capteurs et d'un chauffe-eau de 250 ou 350 litres,

avec sa régulation. Signalons que le fournisseur de GPL propose, jusqu'en décembre 2006, aux clients qui investissent pour les économies d'énergie (chauffe-eau solaire, chaudière à condensation ou à basse température) une prime "économie d'énergie" de 200 euros TTC sur la prochaine livraison de gaz propane. La marque propose également, en partenariat avec DE DIETRICH, une remise de 100 euros HT pour l'achat d'une chaudière murale à condensation Innovens ou de 150



euros HT pour l'achat d'un système Dietrisol ou d'une chaudière à condensation au sol Elidens.

L'ours bleu ne s'en doute peut être pas mais rappelons que le groupe SHELL a mis en vente sa filiale BUTAGAZ...

01/10/2005

L'installation GPL à 725 €

A Iteuil, le garage Rageau a fait de la transformation des véhicules au GPL son cheval de bataille. Et ça roule. Alors, chiche pour les pleins gaz !

« Roulez GPL et économisez ! » Avec quelques chiffres significatifs, la pub fait de l'effet et frappe là où ça fait du bien : au portefeuille ! Le garage Rageau d'Iteuil est agréé GPL (1) depuis 1996 et réalise, grosso modo, une installation par semaine. Une véritable spécialité pour Philippe Rageau qui en a fait son cheval de bataille.

« Au départ, c'était un complément d'activité, de l'ordre de 10-15% du volume global du garage. Aujourd'hui, l'installation de kits GPL représente les trois quarts. » Un sacré challenge que la pose de ces matériels qui permettent d'utiliser un GPL qui reste en deçà des 60 centimes.

Pas vraiment une nouveauté mais le prix du barril fait revenir les automobilistes vers ce gaz de pétrole liquéfié qui n'a pas toujours eu bonne presse. Mais, il faut garder raison et Philippe Rageau souligne que le GPL n'est pas plus dangereux dans

sa voiture que le gaz chez soi.

« C'est vrai qu'au milieu des années 90, il s'est fait nettement moins d'installations mais on est revenu à un niveau de demande élevé. Nous, nous avons toujours choisi de faire du haut de gamme et nous travaillons avec les matériels prônés par les constructeurs eux-mêmes. » Avec un coût total tournant autour de 3.000 € mais qui se révèle abordable au bout du compte.

L'Etat apporte en effet un crédit d'impôt de 1.525 € (2) pour un véhicule neuf ou occasion tandis que le département de la Vienne accorde une quote-part de 750 €. D'où la publicité du garage Rageau qui propose le GPL à 725 €. « Mais attention, précise Philippe Rageau, le véhicule doit avoir moins de 3 ans pour que jouent les aides. » Sinon, pas de contre-indications : à part quelques rares restrictions (sur Toyota et Honda), tous les véhicules, essence, sont compatibles.

Avec comptes à l'appui. Selon Philippe Rageau, il faut compter 5,40 € aux 100 km avec un Scénic Renault au GPL, et 7,80 € en diésel. Les équipements

d'aujourd'hui se font évidemment en bicarburant (uniquement sur une voiture essence) sans que le réservoir d'origine soit déposé. Par ailleurs, il faut savoir que si le nombre des points d'alimentation en GPL avait diminué il y a quelques années, le maillage est aujourd'hui efficace. Toutes les grandes surfaces et pas mal de stations-service le proposent.

Quant à la conduite, pas de différence visible et à l'heure où sévissent conjointement radars et prix des carburants, Philippe Rageau montre la dernière voiture qu'il vient d'équiper, une Logan Renault. La voiture de son client n'a que quelques centaines de kilomètres et il l'a achetée en prévision de la faire transformer. Coût total de l'opération : un peu plus de 8.000 € !

Chauffage : comment faire le bon choix

Lorsqu'on s'installe dans une nouvelle maison, dans un appartement non équipé ou que l'on veut rénover une bâtisse ancienne, choisir l'énergie que l'on va utiliser est un engagement lourd. Les arguments économiques sont importants, mais la réflexion doit aussi se faire sur le long terme. Il arrive qu'on n'ait pas le choix de l'énergie utilisée pour se chauffer. Parce que l'on habite un immeuble à chauffage collectif, parce que le quartier n'est pas alimenté en gaz de ville...

Un choix citoyen

Mais si l'on a le choix, le raisonnement ne peut être uniquement économique, il engage forcément l'avenir, tant sont importants aujourd'hui les enjeux environnementaux et les incertitudes du marché de l'énergie, incertitudes qui touchent et les prix et l'approvisionnement.

Le comportement des Français, dans le choix de leur équipement, s'affirme de plus en plus citoyen. Du côté des énergies traditionnelles, les installations de chaudières basse température et à condensation (au rendement très élevé et infiniment moins polluantes) ont progressé de 75 % entre 2003 et 2004 ; et l'on ne compte pas les conversions du fioul vers le gaz naturel lorsque celui-ci dessert la commune.

Les énergies renouvelables font une percée significative. La surface de capteurs solaires installés est passée de 6.350 m² en 2000 à 55.340 m² en 2004, et la croissance du marché des chauffe-eau solaires en 2004 a été de plus de 40 %.

L'Ademe (Agence gouvernementale du développement et de la maîtrise de l'énergie) estime d'ailleurs que ce dyna-

misme devrait se renforcer grâce au crédit d'impôt de 40 %. Elle juge que plus de 10.000 chauffe-eau solaires et plus de 700 systèmes solaires combinés seront installés en 2005. Et l'Association française pour les pompes à chaleur (AFPAC) annonce près de 18.000 Pac installées en 2004 contre 13.700 en 2003.

Gaz naturel et GPL

Les réserves mondiales de gaz sont importantes, et le prix de revient, malgré les hausses successives et le coût de l'abonnement, est des plus attractifs. C'est une énergie séduisante. Pas besoin de la stocker, il suffit de se raccorder au réseau. Le gaz permet aussi bien chauffage et eau chaude que cuisine. En outre, c'est la plus propre des énergies fossiles, tant sur le plan des émissions polluantes (SO₂, particules...) que du CO₂, du fait de son faible contenu en carbone.

Cependant toutes les communes françaises ne sont pas, loin de là, desservies.

A défaut, le GPL (propane) permet également d'assurer chauffage, eau chaude et cuisine. Mais il faut le stocker, ce qui implique l'installation d'une citerne. Il faut également choisir son fournisseur et étudier les différents types de contrats proposés et considérer les frais d'entretien de la cuve et sa location. Son prix, actuellement, en fait l'énergie la plus chère du marché.

Quel avenir pour le fioul ?

Il subit les aléas des crises successives et des conflits, et est touché par la flambée des prix du pétrole. Énergie à long terme en péril, il a pourtant des attraits : une livraison sans problème, partout, à la de-

mande et, malgré une forte hausse, sur le plan économique, il reste compétitif. Problème : il faut le stocker (donc l'installation d'une cuve – de 1.500 l maximum – est nécessaire) et s'il permet chauffage et eau chaude, on a besoin d'une énergie d'appoint pour la cuisine. Il est davantage polluant que le gaz bien que sa qualité se soit nettement améliorée ces dernières années. Résultat : il sent moins et brûle mieux. Et pour tirer le maximum de cette énergie, le remplacement des vieilles chaudières par des chaudières modernes et performantes est une nécessité.

L'électricité séduisante, mais...

C'est l'énergie la plus chère après le propane. Et son succès s'explique par le prix défiant toute concurrence des installations de base, sa souplesse d'utilisation (eau chaude, chauffage et cuisine) et le peu d'entretien des installations nécessaires à son fonctionnement, sa propreté, bien que sa production génère pas mal de pollution (déchets radioactifs des centrales nucléaires, gaz à effet de serre des centrales thermiques...). Cependant, une fois l'installation faite, les problèmes commencent car des convecteurs bas de gamme ne sont d'aucun confort et consomment énormément. Pour avoir une meilleure qualité de chaleur, une installation performante s'impose (panneaux radiants, régulateur thermostatique...) qui limite aussi la consommation. On avoisine alors le prix d'une installation pour fioul ou gaz. Nécessaires également, une très bonne isolation et une ventilation.

06/10/2005

Le marché de la voiture économe aiguise les appétits

Aux côtés des biocarburants, d'autres alternatives à l'essence espèrent monter en puissance. D'autant que, dès janvier, l'Etat doit augmenter de 30% le crédit impôt pour les voitures propres.

► Le diesel

Jean-Martin Folz, le patron de PSA Peugeot Citroën, l'affirme haut et fort : avec les biocarburants, le diesel est la seule solution facilement accessible qui réduit la consommation de pétrole. S'ils coûtent plus cher à l'achat, les véhicules roulant au gazole utilisent en moyenne 20% de carburant de moins que leurs équivalents fonctionnant à l'essence. Problème : en France, les motorisations Diesel représentent déjà 70% des immatriculations neuves. Et l'Europe, déficitaire en gazole, risque d'en manquer de plus en plus. Les prix pourraient donc continuer à grimper.

► Le GPL

Dans le monde, le GPL est le carburant alternatif le plus utilisé. Mais, en France, ce mélange de butane et de propane patine depuis les années 1980, en raison notamment des craintes qu'il a fait naître en matière de sécurité après l'explosion de quelques véhicules. Aujourd'hui, les tenants du GPL pensent que le choc pétrolier peut les aider à imposer enfin leur produit. Encore confidentielles, les ventes de voitures utilisant ce carburant ont d'ailleurs grimpé de 31% depuis janvier, à 4.362 immatriculations sur huit mois.

Composé d'hydrocarbures, le GPL ne répond pas au problème

de la « fin du pétrole ». En revanche, grâce à une fiscalité plus douce, il permet aux automobilistes de réduire leur facture. A la pompe, le litre de GPL vaut désormais deux fois moins que le super !

En tenant compte du coût d'achat et de la consommation, un peu supérieure, rouler en Scénic revient sur trois ans à 29 centimes par kilomètre pour une version classique et 26 centimes pour une version GPL, affirme le Comité français du butane-propane. Reste à convaincre les consommateurs...

► Le GNV

La logique est un peu la même pour les véhicules roulant au gaz naturel. Une solution très utilisée en Argentine et au Brésil, mais encore balbutiante en France. On n'y compte qu'environ 1.600 bus, 300 bennes à ordures et 5.500 voitures de fonction consommant du GNV, le gaz naturel véhicule. Les pouvoirs publics veulent porter le parc à 20.000 véhicules en 2006 et 100.000 en 2010. Cela nécessite notamment l'installation de stations-service adaptées et la poursuite des aides fiscales. PSA et Gaz de France y croient, qui lancent ce mois-ci une Citroën C3 au gaz pour 15.150 euros.

► Le moteur électrique

L'heure des voitures électriques a-t-elle enfin sonné ? C'est bien l'espoir de Serge Dassault et Vincent Bolloré. Après des années d'investissement, Dassault, associé au carrossier Heuliez, vient de li-

vrer à La Poste les deux premiers exemplaires de sa Cleanova II. Quant à Bolloré, allié à EDF, il compte dévoiler avant la fin de l'année le prototype de sa BlueCar. « Sa batterie fait appel à une technologie entièrement nouvelle, dit-on chez Bolloré. C'est un véhicule électrique et non, comme les précédents modèles commercialisés, une voiture thermique électrifiée. »

Enjeu : convaincre les entreprises et les collectivités qui disposent de flottes captives que la technologie est enfin au point et donne une autonomie de plus de 100 kilomètres. Malgré les incitations fiscales, seules 100 voitures électriques ont été immatriculées en France en 2003, et 460 en 2004. Et le prix des batteries reste dissuasif.

► Les véhicules hybrides

Autre solution, la voiture hybride. Deux moteurs : l'un électrique, pour assurer la propulsion à bas régime ; l'autre à essence, utilisé en vitesse de croisière. D'où une vraie économie de carburant et moins de pollution. Toyota a montré la voie dès 1999 avec sa Prius. Nettement plus coûteux que les autres, ces véhicules ne représentent encore que 0,5% du décisif marché américain. Mais toute une série de constructeurs se lancent sur cette piste. La hausse du baril arrive à point nommé pour favoriser le décollage.

D. C.



08/10/2005

Véhicules propres: la demande émerge mais les constructeurs ne suivent pas (PA D'ANGLE)

BRON (Rhône), 8 oct 2005 (AFP) -Les consommateurs se montrent de plus en plus intéressés par les voitures utilisant des énergies propres, mais les constructeurs automobiles français restent frileux, ont estimé des professionnels du secteur réunis pour un salon à Bron (Rhône).

"Plus de 100.000 visiteurs se sont rendus sur le site internet du salon Ecomobile depuis son ouverture en mai, et des milliers d'internautes nous demandent quelles sont les voitures propres disponibles", a déclaré à l'AFP Christian de Papé, organisateur de ce salon, qui présente jusqu'au 16 octobre les véhicules propres présents sur le marché.

Ces véhicules roulent avec des sources d'énergie moins polluantes que l'essence, notamment en terme d'émissions de gaz à effets de serre: GPL (gaz de pétrole liquéfié), gaz naturel, électricité et biocarburants. Les véhicules hybrides, qui combinent le plus souvent essence et électricité, comptent également parmi les voitures propres.

"Les ventes de véhicules neufs roulant au GPL ont augmenté de 26% en 2004 et de 30% sur les huit premiers mois de 2005", a pour sa part souligné François-Xavier Dagnas, du comité français du butane et du propane. Et, selon lui, "il y a un vrai boom depuis septembre à cause de l'explosion du prix du pétrole".

Aujourd'hui un litre de GPL coûte environ 0,60 euro, contre plus de 1,10 euro pour un litre de diesel.

Mais pour les professionnels des véhicules propres, si l'argument économique est déterminant, les Français sont aussi soucieux d'améliorer la qualité de l'environnement. "Ils veulent des véhicules plus écolos", assure Philippe Stein, fabricant d'équipements de gaz pour automobiles.

Pour autant, seuls 180.000 véhicules roulent au GPL en France et moins de 5.000 au gaz naturel, soit moins de 1% du parc automobile. Des pays comme la Pologne et l'Italie disposent chacun de 2 millions de véhicules au GPL, selon M. Stein.

Pour les professionnels, le retard français en la matière vient en grande partie des constructeurs, qui "jouent un jeu un peu particulier", selon Christian de Papé.

"Les constructeurs français sont très frileux, ils attendent que le marché existe", a-t-il dit. "Et on investit tellement sur le gasoil..."

Une opinion partagée par son collègue, Olivier Thenadey, qui pense que "les constructeurs ne veulent pas créer la demande". "Ils ne communiquent pas sur les véhicules propres, or c'est le moyen de faire émerger un marché", a-t-il soutenu.

Pour sa part, le ministre des Transports Dominique Perben a regretté vendredi lors de l'inauguration du salon qu'aucun constructeur français ne produise de véhicules hybrides "alors que la demande existe".

D'ailleurs, alors que tous les constructeurs présentaient leurs modèles classiques au salon de l'automobile jouxtant le salon Ecomobile, aucun Français n'avait répondu à l'appel du salon des véhicules propres, relégué au fond des halls d'exposition, derrière l'espace des 4X4.

chp/alm/ds

Afp le 08 oct. 05 à 08 43.

Ref : AFP_TX_PAR_20051008_-064222_LZY93.

Ils préfèrent rouler propre

ENVIRONNEMENT. 240 000 voitures propres circulent en France. Soit 1 % de la flotte

C'est très peu. Pourtant, l'engouement est là, comme en témoigne le succès du premier salon consacré à ces véhicules. Portraits de ceux qui sont séduits...

LYON (RHÔNE)
DE VOTRE CORRESPONDANTE

UN ESPACE vert anis et aéré, des voitures, des vélos, des scooters qui ressemblent à bien d'autres, avec toutefois un panneau qui annonce la couleur : « Voiture propre. C'est 20 % d'économie de carburant et une demi-tonne de CO2 émise en moins chaque année. » Bienvenue à Ecomobile, le premier salon du véhicule propre qui se tient en ce moment à Lyon et qui fermera dimanche prochain. A l'heure où le prix de l'essence atteint des sommets, au moment où des milliers de Français se découvrent une fibre écolo, réchauffement de la planète oblige, le nouveau-né remporte un franc succès : dans ses allées, plutôt bien garnies hier, comme d'ailleurs sur son site Internet qui a reçu, depuis le mois de mai dernier, la visite de 100 000 curieux.

Prise de conscience

Ecomobile compte un supporter de renom en la personne de Dominique Perben, ministre des Transports, venu l'inaugurer en annonçant qu'il avait l'intention de soutenir à fond le développement de ces engins. L'événement inédit rassemble une quinzaine d'exposants. Tous ont la même ambition : conquérir de nouveaux adeptes. « 240 000 véhicules propres circulent aujourd'hui en France, dont 180 000 au GPL. C'est moins de 1 % de la flotte française, c'est peu », reconnaît Olivier Thenadey, directeur d'Ecomobile. « Mais les Français sont de plus en plus nombreux à s'y intéresser », enchaine-t-il. D'autant que les incitations fiscales, via des crédits d'impôts, passeront de 1 500 € à 2 000 € l'année prochaine. « C'est vrai, il y a en ce moment une véritable prise de conscience. Le prix des carburants fait réfléchir », confirme-t-on au ministère de l'Ecologie.

Qui sont donc ces avant-gardistes ? « Des femmes ! lance sans hésiter Olivier Thenadey. Elles sont plus sensibles à l'environnement que les hommes, comme les jeunes », se félicite le patron d'Ecomobile.

Les retraités sont aussi sous le charme. « Ils ne veulent pas laisser une planète trop abîmée à leurs petits-enfants. Pour eux, c'est une question de principe, et peu importe le prix. Ce sont souvent des personnes qui possèdent déjà un camping-car », précise le maître des lieux.

Jeunes et moins jeunes ont un point commun : ils ont plutôt des revenus confortables. Ecologiquement vertueuse, la berline Toyota Prius vaut 30 000 €. « C'est encore un jouet de riche, regrette un spécialiste de la question. Mais le prix des modèles hybrides pourrait baisser si des constructeurs comme Renault et Peugeot se mettaient à en produire et à en vendre en grande série. »

CATHERINE LAGRANGE (AVEC V.M.D.)

« Avec le GPL, j'y gagne »

animateur de 49 ans

ARNAUD et Alexandra, sont comme deux gamins sur leur nouveau vélo. Pour 1 218 €, ils viennent de s'offrir, sur le salon Ecomobile, un vélo électrique. « C'est à peine plus cher qu'un bon VTT et ça va nous changer la vie », explique Arnaud, 31 ans, technicien dans l'aéronautique qui va désormais enfourcher sa drôle de bicyclette pour aller travailler. « Nous sommes venus l'essayer, ça été le coup de foudre », explique-t-il. « Nous avons un break à essence qui consomme beaucoup et qui nous fait perdre beaucoup de temps dans les trajets, maintenant, je vais aller plus vite, faire beaucoup d'économie, protéger l'environnement et faire du sport sans me fatiguer ».

La batterie de ce vélo fabriqué par ISD, une entreprise grenobloise, en-

traîne le pédalage et réduit considérablement l'effort à fournir. « comme ça, j'arrive au bureau à l'heure, sans sueur ! » se réjouit d'avance le jeune homme qui se décrit comme sensible à l'écologie sans pour autant être un militant pur et dur.

Manque de choix

Alain Roques, animateur radio de 49 ans, passionné de voitures, est lui, un convaincu de la voiture propre. Il roule au GPL depuis 1997. « A l'époque, j'ai eu du mérite, car chez tous les concessionnaires, on vantait le diesel, il fallait être vraiment motivé, mais compte tenu de la situation environnementale, je crois que nous n'avons plus le choix » estime-t-il. Pour Alain, l'aspect économique est aujourd'hui un vrai plus. Avec 130 000 km au compteur, sa golf GPL est encore en bon état, mais il

orgne déjà sur une « Subaru Forester GPL » repérée au salon avec : transmission intégrale, quatre roues motrices, break, GPL en série... » Son choix est fait. « J'y gagne par rapport à une voiture classique, insiste-t-il, j'ai fait mes calculs, même si ce modèle est plus cher que la série essence, avec maintenant le crédit d'impôt de 2 000 € et les économies quotidiennes sur le carburant, cela revient moins cher. »

Emmanuel, 28 ans et la fibre écolo, étudie de près la Volvo au GPL présentée sur le salon. Ce maître de conférence à l'université est sur le point de rouler propre. Seul regret : le manque de choix. « J'aimerais vraiment que les fabricants français s'y mettent ».

C.L.

Comment rouler propre

Installé au Salon de l'auto, Ecomobile fait la part belle aux véhicules propres autos et deux-roues : électrique, GPL, hybride... La hausse du pétrole fait réfléchir les conducteurs.

Cocasse : pour accéder au salon Ecomobile, il faut d'abord passer devant les stands de constructeurs de 4x4, tant décriés par les écologistes. Le public est au rendez-vous et Olivier Thenadey, directeur du salon, y voit un signe de changement des mentalités : "Aujourd'hui, beaucoup de gens ont une approche environnementale, même si le prix des carburants est un déclic", explique-t-il.

Justement, c'est le porte-feuille qui tracasse Michel, 45 ans. Habitué à rouler au diesel, il s'intéresse au GPL. "Je suis tenté car l'équipement est moins cher que ce que je pensais, et la sécurité



AVEC 92G de CO₂ rejeté au km, le prototype Toyota Prius GPL/Électrique est encore moins polluant qu'un véhicule hybride ordinaire.

a progressé." Le GPL, gaz de pétrole liquéfié, ne rejette pratiquement pas de particules, peu de CO₂ et ne coûte que 0,63 euro en moyenne le litre.

De l'auto au vélo

Equiper un véhicule essence au GPL revient à 2 000 euros en moyenne. "Les gens sont prêts à faire un geste pour l'environnement, mais il ne

faut pas que cela leur coûte plus cher. C'est pour ça qu'on insiste sur le crédit d'impôt de 1500 euros, qui passera bientôt à 2 000 euros", note François-Xavier Cagnas, responsable.

Du côté des deux-roues on trouve des vélos à assistance électrique, à essayer comme les voitures, sur la piste d'essai. "Chaque coup de pédale déclenche un moteur élec-

trique qui épargne les efforts", explique Jean-François Cottin, de la société Hrent. Un vélo coûte environ 1 000 euros et la batterie est, paraît-il, recyclable.

"Mais l'important, précise Jean-François Cottin, c'est que les gens adaptent le véhicule au déplacement. Ne pas prendre sa voiture pour aller chercher le pain par exemple." J.-B.L.



FLOTTES PLUS PROPRE : UN LABEL POUR IDENTIFIER LES PROFESSIONNELS DU GPL (GAZ PROPANE LIQUÉFIÉ)

A l'occasion du Salon Automobile d'octobre, à Lyon, le Comité Français du Butane et du Propane (CFBP) a annoncé le lancement du Label Professionnel GPL, pour identifier les professionnels reconnus aptes à l'entretien et à la modification de véhicules GPL (gaz propane liquéfié).

Pour près de 170 000 automobilistes, 2 000 stations-service (dont 300 sur le réseau autoroutier et les voies express) distribuent du GPL en France : la distance séparant deux stations excède rarement une soixantaine de kilomètres.

Pour orienter ceux qui voudraient équiper et entretenir un véhicule au GPL, le CFBP (Comité français du butane et du propane) a identifié une liste de professionnels recommandés par la filière, distingués par le *Label Professionnel GPL*. L'obligation d'agrément GPL ayant disparu fin 2004, s'orienter vers les "bonnes adresses" était devenu moins évident, a estimé le comité promoteur de cette carburant, moins émettrice de CO₂ que l'essence, par exemple.

Une charte et un cahier des charges précis président à l'attribution du label. L'appartenance de l'entreprise au réseau des détenteurs du *Label Professionnel GPL* est subordonnée au maintien exhaustif des conditions de cette Charte et du Cahier des charges, sans limitation dans le temps.

Toute entreprise ainsi distinguée par le CFBP s'engage par là-même à progresser continuellement, tant en termes de compétences techniques, en matière de GPL (transformation, mise au point, entretien des véhicules) que du point de vue de l'accueil et de l'information soignés des clients GPL.

Toute réclamation d'un client, parvenant sous quelque forme que ce soit à la connaissance du CFBP et de son comité de pilotage, pourra déclencher une enquête auprès de l'entreprise. Par ailleurs, le CFBP se réserve la possibilité de réaliser des audits inopinés ou sur rendez-vous, afin de vérifier le bon respect des conditions contenues dans le Cahier des charges.

La crème de la crème : le label "expert"

Le *Label Professionnel GPL* recommande une liste de professionnels présentant des garanties de compétence et de sérieux, dans l'installation et la maintenance de véhicules GPL. Objectifs : garantir la performance de l'installation, des coûts raisonnables de maintenance et la sécurité des modifications apportées à tout véhicule. Le Comité Français du Butane et du Propane (CFBP) a établi 3 niveaux de labellisation :

- Point Service
- Spécialiste
- Expert.

Les entreprises labellisées "Point Service" informent et conseillent la clientèle sur le GPL, ses avantages et ses spécificités (techniques, fiscalité, réglementation...). Elles sont recommandées pour la maintenance des véhicules GPL (entretien classique, détection et diagnostic de pannes). Pour des transformations ou des interventions sortant de leur champ de compétences, les "Points Service" orientent leurs clients vers les entreprises labellisées "Spécialiste" ou "Expert".

Les entreprises labellisées "Spécialistes" sont compétentes pour effectuer la transformation de véhicules au GPL (pré-contrôle, devis, dossier administratif et présentation en DRIRE inclus). Elles effectuent régulièrement l'entretien de tout véhicule GPL équipé des marques de matériels GPL indiquées, avec leurs coordonnées (informations dûment affichées à compter d'octobre 2005). Leurs ateliers sont spécifiquement équipés pour la transformation et l'entretien de véhicules GPL (technique, outillage, sécurité) et leur personnel formé et qualifié, en termes de sécurité et compétence GPL. Comme les "Points Service", elles assurent, informations et conseils sur le GPL.

Les entreprises classées "Expert" offrent les mêmes services que celles labellisées "Spécialiste" - pour la plupart d'entre elles, la transformation et l'entretien de véhicules au GPL sont l'essentiel de leur activité - mais avec un *distingo* : elles sont plus particulièrement reconnues par la profession pour leur expérience, leurs compétences, la qualité de leurs services et leurs prestations complémentaires.

Le moins néfaste des carburants fossiles ?

Au cours de cette année, le prix des carburants a considérablement augmenté. Mais celui du GPL a connu la plus faible augmentation avec 10,34% contre 12,94% pour l'essence et 19,56% pour le diesel. De ce fait, même si le GPL consomme en moyenne 20% de plus qu'un véhicule à carburant essence, la différence de prix est telle que les économies générées demeurent importantes. Quant aux écarts avec le gazole, à l'économie déjà substantielle s'ajoutent d'autres avantages économiques (incitations fiscales) et écologiques.

Chevrolet : une politique commerciale payante

Aujourd'hui, une quarantaine de véhicules au GPL est proposée par les constructeurs automobiles en 1^{ère} monte (9 Renault, 5 Chevrolet, 5 Saab, 5 Lada, 4 Subaru, 3 Piaggio, 2 Volvo, 1 Peugeot et 1 Citroën).

Au-delà de ces véhicules, il est possible de transformer la plupart des modèles essence, quelles que soient leur puissance et leur marque. Un installateur labellisé par le CFBP peut en effet équiper quasiment tout véhicule essence, en toute sécurité si le travail est confié aux professionnels désormais aisément repérables grâce au label.

Le cas de Chevrolet est exemplaire, estime le CFBP : il illustre bien que lorsque promotion et disponibilité des véhicules sont au rendez-vous, le public est demandeur. Quelques chiffres le démontrent : sur un marché GPL en croissance de 26,4% en 2004, Chevrolet s'installe comme le leader en France devançant Renault. Ce constructeur a en effet commercialisé un tiers des véhicules GPL vendus en 2004. Alors que le marché de véhicules GPL annonce une croissance de 30% pour la période janvier-août 2005 par rapport à l'année dernière, Chevrolet enregistre une spectaculaire progression de 66,9% avec 1 260 véhicules vendus au 31 août 2005.

Son succès s'explique par son offensive commerciale, -proposer des modèles GPL au prix de l'essence, en bénéficiant du crédit d'impôt accordé par l'Etat-, prouvant qu'une demande pour des voitures GPL particulières existait bel et bien en France.

Renault propose la plus large gamme en première monte. Le constructeur a repris, cette année, la production de la gamme Mégane GPL avec la Mégane Scénic 2 GPL, la Mégane 2 en 3 et 5 portes, après avoir arrêté sa production deux ans durant. D'après les calculs des promoteurs du GPL, sur une période d'utilisation de 3 ans, le coût d'un Scénic diesel s'élève à 1 835,40€ de plus que celui d'un Scénic au GPL ; celui du modèle Scénic essence revient à 1 998 € de plus.

"Si la prime de l'Etat passe effectivement à 2 000 € au 1^{er} janvier 2005, les différences de coûts d'utilisation entre les modèles GPL et les autres modèles s'élèveront respectivement à 2 310,40 € et 2 473 €", table le CFBP.

Vingt pour cent des véhicules vendus en 2004 étaient des utilitaires

Sur l'ensemble du marché GPL (1^{ère} et 2^{ème} monte), 80% des voitures GPL vendues en 2004 étaient des véhicules particuliers et 20% des véhicules utilitaires. Le parc mondial de véhicules GPL est de l'ordre de 10 millions, dont 170 000 (majoritairement des véhicules légers) en France.

Le GPL (Gaz de pétrole liquéfié) est souvent assimilé à un produit purement pétrolier puisque issu du raffi-

nage. Or, il provient, en majeure partie, de champs de gaz naturel dont les réserves (annoncées, connues) sont plus importantes que le pétrole, soit environ 70 années. En termes d'émissions polluantes, le bilan plus favorable aux carburants gazeux, comparativement aux motorisations classiques diesel et essence : par exemple, un véhicule GPL émet 96% de NOx en moins qu'un véhicule diesel, pas de particules et réduit de 11 à 14% les émissions de CO₂ par rapport à un véhicule essence. Un véhicule bicarburation GNV offre une puissance moteur inférieure à 15% environ comparé à son équivalent essence ou GPL.

Sur le plan de la sécurité, les véhicules fonctionnant à l'un de ces 2 carburants gazeux répondent à des réglementations internationales devenues draconiennes qui devraient rassurer les conducteurs les utilisant dans des conditions de sécurité comparables aux autres carburants. Pour preuve, le CGBP rapporte que depuis 2000, très peu d'accidents ont eu lieu et dans la quasi-totalité des cas, il s'agissait de feux de moteurs sans aucune origine GPL et sans incidence sur le réservoir GPL.

Liste actualisée des professionnels labellisés est mise à jour sur le site web du CFBP : www.cfbp.fr/?p_idref=887

A noter : la Commission interministérielle sur le véhicule propre et économe (CIVEPE) remet cette semaine son rapport à la ministre de l'Ecologie et du développement durable, Nelly Olin, *Bilan et avancée des actions réalisées en matière de véhicules propres.*

Prototype : un hybride au GPL

Le CFBP, pour promouvoir le GPL, s'est aussi intéressé au développement d'un prototype d'hybride GPL / électricité sur la base d'un hybride renommé : la Toyota Prius II. Compte tenu des qualités environnementales du GPL par rapport à l'essence (moins de CO₂), si l'on alimente le moteur thermique avec une installation GPL en lieu et place de l'essence, l'hybride GPL / électricité (appelé Hybride GPL/Electric) doit se révéler encore plus propre que la Prius II essence / électricité. Prémonition corroborée par les tests réalisés dans les laboratoires de l'IFP (Institut français du pétrole), sur les mêmes bases que les tests pratiqués par Toyota, montrent que le prototype Hybride GPL/Electric produit 92 grammes de CO₂ au km, soit 11,5% de moins que la Prius, qui émet au mieux 104 g/km de CO₂. Son avantage économique est avéré, puisque le prix à la pompe est d'environ 0,64 € TTC/litre (contre 1,29 € le litre d'essence sans plomb 95 et 1,10 € le litre de gazole).



CFBP infos

N°22 Novembre 2005

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

En raison des congés de Noël, ce numéro se limite exclusivement au volet « statistiques ».

La rédaction souhaite de joyeuses fêtes de Noël à l'ensemble des lecteurs de CFBP Infos qui retrouveront un numéro complet en Janvier 2006.

Sommaire

■ Statistiques p 1

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

■ Statistiques

Données climatiques

En novembre 2005, la température moyenne s'établit à 7°C.

Elle était de 7,6°C en novembre 2004 soit une baisse de 0,6°C.

	Novembre 2005	Novembre 2004
Température moyenne	7,0°C	7,6°C
Nombre de jours ouvrés	20	20
Degrés-jours (DJ)*	271,3	252,7
Coefficient de rigueur**	1,07	1,00
Degrés-jours cumulés	1 579,7	1 541,1

* 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

Pour joindre le CFBP :
E-mail : contact@cfbp.fr

Nouvelle adresse du CFBP :

8, Terrasse Bellini
92807 Puteaux cedex
N°SIRET : 784 855 033 00063

Tél : 01
41 97 02
80
Fax : 01
41 97 02
89

CHIFFRES-CLES NOVEMBRE 2005

Ventes tous produits nov. 05 vs nov. 04 : - 18,9 %

Degrés jours nov. 05 vs nov. 04 : + 7,4 %

Ventes de GPL en France (en tonnes)

	MOIS			CUMUL		
	nov-05	nov-04	Variation	nov-05	nov-04	Variation
BUTANE						
Conditionné	34 379	39 191	- 12,3%	354 599	378 510	- 6,3%
Vrac	9 175	10 433	- 12,1%	102 526	106 906	- 4,1%
s/total butane	43 554	49 624	- 12,2%	457 125	485 416	- 5,8%
PROPANE						
Conditionné	12 989	14 190	- 8,5%	143 279	149 222	- 4,0%
Condi/carburant	6 238	6 188	+ 0,8%	67 477	66 912	+ 0,8%
s/total conditionn	19 227	20 378	- 5,6%	210 756	216 134	- 2,5%
Vrac carburant	3 111	2 985	+ 4,2%	31 822	30 911	+ 2,9%
Vrac 0 / 6t.	69 711	96 007	- 27,4%	867 942	910 659	- 4,7%
Vrac 6 / 12t.	14 776	17 513	- 15,6%	148 242	157 905	- 6,1%
Vrac 0 / 12t	84 487	113 520	- 25,6%	1 016 184	1 068 564	- 4,9%
Vrac 12 / 80t	26 357	32 337	- 18,5%	241 151	258 236	- 6,6%
Vrac 0 / 80t	110 844	145 857	- 24,0%	1 257 335	1 326 800	- 5,2%
Vrac > 80t	35 346	44 635	- 20,8%	313 090	329 407	- 5,0%
s/total vrac	149 301	193 477	- 22,8%	1 602 247	1 687 118	- 5,0%
s/total propane	168 528	213 855	- 21,2%	1 813 003	1 903 252	- 4,7%
GPLc/stations	11 260	11 802	- 4,6%	128 015	138 874	- 7,8%
Total conditionné	53 606	59 569	- 10,0%	565 355	594 644	- 4,9%
Total vrac	158 476	203 910	- 22,3%	1 704 773	1 794 024	- 5,0%
TOTAL	223 342	275 281	- 18,9%	2 398 143	2 527 542	- 5,1%
<i>dont carburant</i>	20 609	20 975	- 1,7%	227 314	236 697	- 4,0%

Evolution des prix internationaux (CIF ARGUS Propane)

	Novembre 2005	Octobre 2005	Variation %
Moyenne mensuelle CIF ARGUS \$/tonne	513	557	- 8 %

Installations neuves Gaz Propane

	MOIS			CUMUL		
	nov-05	nov-04	Var %	nov-05	nov-04	Var %
Alsace	57	44	+ 30%	439	406	+ 8%
Aquitaine	214	265	- 19%	1 636	1 686	- 3%
Auvergne	83	73	+ 14%	630	618	+ 2%
Basse-Normandie	84	50	+ 68%	579	489	+ 18%
Bourgogne	83	67	+ 24%	496	446	+ 11%
Bretagne	185	135	+ 37%	1 319	1112	+ 19%
Centre	154	166	- 7%	1028	1052	- 2%
Champagne-Ardenne	44	28	+ 57%	366	310	+ 18%
Corse	27	33	- 18%	232	342	- 32%
Franche-Comté	63	31	+ 103%	489	431	+ 13%
Haute-Normandie	54	52	+ 4%	524	480	+ 9%
Ile-de-France	37	52	- 29%	293	384	- 24%
Languedoc-Roussillon	102	141	- 28%	789	899	- 12%
Limousin	55	54	+ 2%	444	372	+ 19%
Lorraine	58	45	+ 29%	487	403	+ 21%
Midi-Pyrénées	276	222	+ 24%	1 646	1 527	+ 8%
Nord-Pas-de-Calais	68	74	- 8%	524	574	- 9%
Pays de la Loire	136	139	- 2%	1 152	1129	+ 2%
Picardie	83	64	+ 30%	608	628	- 3%
Poitou-Charentes	109	101	+ 8%	813	822	- 1%
Provence-Alpes-Côte d'Azur	166	182	- 9%	1 231	1 320	- 7%
Rhône-Alpes	265	253	+ 5%	2 121	2 195	- 3%
TOTAL	2 403	2 271	+ 6%	17 846	17 625	+ 1%

Statistiques CCI installations Propane neuves ■ (source Qualigaz)



CFBP infos

N°23 - Décembre 2005

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
Baromètre du GPL carburant

■ Actualités techniques et réglementaires p 4

Nouvelles dispositions fiscales pour l'acquisition de véhicules GPL
Autres textes réglementaires publiés
Nouvelles normes
Coque béton Butagaz

■ En bref p 6

Promotion des GPL : à Poitiers, le CFBP soutient une formation au lycée professionnel Auguste Perret

■ 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

Nouvelle adresse du CFBP :

8, Terrasse Bellini
92807 Puteaux cedex
N°SIRET : 784 855 033 00063

■ Statistiques

Données climatiques

En décembre 2005, la température moyenne s'établit à 3,4°C. Elle était de 4,5°C en décembre 2004 soit une baisse de 1,1°C.

	Décembre 2004	Décembre 2005
Température moyenne	4,5°C	3,4°C
Nombre de jours ouverts	23	22
Degrés-jours (DJ)*	356,4	391,3
Coefficient de rigueur**	1,03	1,13
Degrés-jours cumulés	1 897,5	1 971,0

* 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 2005

Ventes GPL année 2005 vs 2004 :

- vrac : - 4,9 %
- conditionné : - 5,1 %
- GPLc : - 4,2 %

Ventes de GPL en France (en tonnes) : mois de décembre 2005 et cumul

	MOIS			CUMUL		
	déc-05	déc-04	Variation	déc-05	déc-04	Variation
BUTANE						
Conditionné	34 687	37 609	- 7,8%	329 286	416 119	- 6,4%
Vrac	10 349	10 062	+ 2,9%	112 875	116 968	- 3,5%
s/total butane	45 036	47 671	- 5,5%	502 161	533 087	- 5,8%
PROPANE						
Conditionné	14 501	15 176	- 4,4%	157 780	164 398	- 4,0%
Condi/carburant	6 116	6 286	- 2,7%	73 593	73 198	+ 0,5%
s/total conditionn	20 617	21 462	- 3,9%	231 373	237 596	- 2,6%
Vrac carburant	2 993	2 947	+ 1,6%	34 815	33 858	+ 2,8%
Vrac 0 / 6t.	130 880	141 564	- 7,5%	998 822	1 052 223	- 5,1%
Vrac 6 / 12t.	24 822	25 065	- 1,0%	173 064	182 970	- 5,4%
Vrac 0 / 12t	155 702	166 629	- 6,6%	1 171 886	1 235 193	- 5,1%
Vrac 12 / 80t	38 731	38 031	+ 1,8%	279 882	296 267	- 5,5%
Vrac 0 / 80t	194 433	204 660	- 5,0%	1 451 768	1 531 460	- 5,2%
Vrac > 80t	37 485	39 085	- 4,1%	350 575	368 492	- 4,9%
s/total vrac	234 911	246 692	- 4,8%	1 837 158	1 933 810	- 5,0%
s/total propane	255 528	268 154	- 4,7%	2 068 531	2 171 406	- 4,7%
GPLc/stations	10 947	12 198	- 10,3%	138 962	151 072	- 8,0%
Total conditionné	55 304	59 071	- 6,4%	620 659	653 715	- 5,1%
Total vrac	245 260	256 754	- 4,5%	1 950 033	2 050 778	- 4,9%
TOTAL	311 511	328 023	- 5,0%	2 709 654	2 855 565	- 5,1%
<i>dont carburant</i>	<i>20 056</i>	<i>21 431</i>	<i>- 6,4%</i>	<i>247 370</i>	<i>258 128</i>	<i>- 4,2%</i>

Evolution des prix internationaux (CIF ARGUS Propane)

	Décembre 2005	Novembre 2005	Variation %
Moyenne mensuelle CIF ARGUS \$/tonne	591	513	+ 15 %

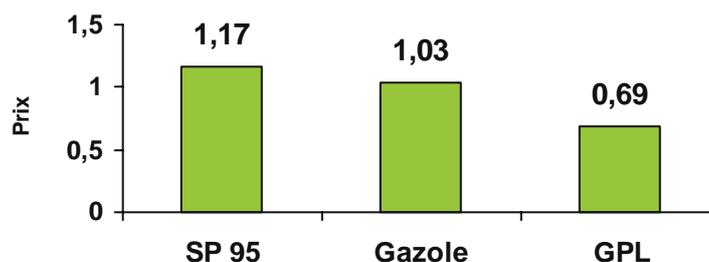
Installations neuves Gaz Propane

	MOIS			CUMUL		
	déc-05	déc-04	Var %	déc-05	déc-04	Var %
Alsace	60	43	+ 40%	499	449	+ 11%
Aquitaine	195	233	- 16%	1 831	1 919	-5%
Auvergne	67	82	- 18%	697	700	+ 0%
Basse-Normandie	58	63	- 8%	637	552	+ 15%
Bourgogne	58	75	- 23%	554	521	+ 6%
Bretagne	152	139	+ 9%	1 471	1 251	+ 18%
Centre	130	170	- 24%	1 158	1 222	- 5%
Champagne-Ardenne	45	40	+ 13%	411	350	+ 17%
Corse	46	23	+ 100%	278	365	- 24%
Franche-Comté	47	64	- 27%	536	495	+ 8%
Haute-Normandie	62	76	- 18%	586	556	+ 5%
Ile-de-France	46	46	+ 0%	339	430	- 21%
Languedoc-Roussillon	116	107	+ 8%	905	1006	- 10%
Limousin	48	40	+ 20%	492	412	+ 19%
Lorraine	67	65	+ 3%	554	468	+ 18%
Midi-Pyrénées	209	212	- 1%	1 855	1 739	+ 7%
Nord-Pas-de-Calais	57	72	- 21%	581	646	- 10%
Pays de la Loire	130	138	- 6%	1 282	1 267	+ 1%
Picardie	62	60	+ 3%	670	688	- 3%
Poitou-Charentes	86	103	- 17%	899	925	- 3%
Provence-Alpes-Côte d'Azur	142	197	- 28%	1 373	1 517	- 9%
Rhône-Alpes	235	228	+ 3%	2 356	2 423	- 3%
TOTAL	2 118	2 276	- 7%	19 964	19 901	+ 0%

Statistiques CCI installations Propane neuves ■ (source Qualigaz)

Baromètre mensuel du GPL carburant

► **Décembre 2005** : le carburant le moins cher à la pompe : 0,69 €/ litre



Coûts comparés du prix du litre de carburant en euros, source Minefi - <http://www.minefi.gouv.fr>

Nouvelles dispositions fiscales pour l'acquisition de véhicules GPL

La loi de finances rectificative pour 2005 a modifié l'article 200 quinquies du Code Général des Impôts : le montant du crédit d'impôt pour les véhicules fonctionnant au GPL, à l'énergie électrique ou au GNV est porté de 1 525 à 2 000 euros et cette mesure est prorogée jusqu'au 31 décembre 2009. Mais une nouvelle condition est intégrée dans ce texte : pour bénéficier du crédit d'impôt, les véhicules doivent émettre moins de 140 g/km de CO₂.

Cette nouvelle disposition, qui risque fort d'avoir un impact négatif sur le développement des carburants gazeux, ne satisfait ni les constructeurs, ni les distributeurs.

En effet, elle a des implications directes sur le marché des véhicules GPL neufs, où elle entraîne une très forte réduction du nombre de véhicules éligibles au crédit d'impôt : seuls, 2 modèles (Twingo et Clio) le sont désormais, contre plus de 50 au 31 décembre 2005. Les ventes de véhicules neufs risquent donc de diminuer fortement, sur le segment des ventes aux particuliers.

Concernant les véhicules essence à transformer par les professionnels habilités, la mesure met 350 entreprises en grande difficulté. Autre conséquence, celle-ci sur les ventes de GPL en station, alors que les distributeurs de GPL ont, au cours des dernières années et sous l'impulsion des pouvoirs publics, mis en place un réseau de distribution de 2 000 stations.

Face à cette situation, les professionnels et le CFBP se sont émus et préparent des propositions d'actions. ■

► Voir dans la partie presse de ce numéro, l'entretien avec Joël Pedessac, directeur général du CFBP, paru dans BIP du 3 janvier 2006.

Code Général des Impôts (CGI) - Article 200 quinquies

« I. - Les contribuables qui ont leur domicile fiscal en France au sens de l'article 4 B peuvent bénéficier d'un crédit d'impôt d'un montant de 2 000 euros au titre des dépenses payées pour l'acquisition à l'état neuf ou pour la première souscription d'un contrat de location avec option d'achat ou de location souscrit pour une durée d'au moins deux ans d'un véhicule automobile terrestre à moteur, dont la conduite nécessite la possession d'un permis de conduire mentionné à l'article L. 223-1 du code de la route et qui fonctionne exclusivement ou non au moyen du gaz de pétrole liquéfié, de l'énergie électrique ou du gaz naturel véhicule, dès lors que ce véhicule émet moins de 140 grammes de dioxyde de carbone par kilomètre. Le crédit d'impôt s'applique également aux dépenses de transformation effectuées par des professionnels habilités et destinées à permettre le fonctionnement au moyen du gaz de pétrole liquéfié de véhicules encore en circulation, dont la première mise en circulation est intervenue depuis moins de trois ans et dont le moteur de traction utilise exclusivement l'essence.

Le crédit d'impôt est porté à 3 000 euros lorsque l'acquisition ou la première souscription d'un contrat de location avec option d'achat ou de location souscrit pour une durée d'au moins deux ans d'un véhicule répondant aux conditions énoncées au premier alinéa s'accompagne de la destruction d'une voiture particulière immatriculée avant le 1er janvier 1997, acquise depuis au moins douze mois à la date de sa destruction et encore en circulation à cette même date.

II. - Le crédit d'impôt est accordé au titre de l'année au cours de laquelle les dépenses sont payées en totalité, sur présentation des factures mentionnant notamment le nom et l'adresse du propriétaire du véhicule, la nature de l'énergie utilisée pour son fonctionnement, son prix d'acquisition ou le cas échéant le montant des dépenses de transformation réalisées. Pour l'application des dispositions du deuxième alinéa du I, le contribuable doit en outre justifier de la destruction du véhicule par un organisme autorisé au titre de la législation des installations classées pour la protection de l'environnement.

Le crédit d'impôt ne s'applique pas lorsque les sommes payées pour l'acquisition du véhicule ou le cas échéant le montant des dépenses de transformation réalisées sont prises en compte pour l'évaluation des revenus des différentes catégories d'imposition.

.../...

.../...

III. - Le crédit d'impôt est imputé sur l'impôt sur le revenu dû au titre de l'année au cours de laquelle le prix d'acquisition du véhicule ou les dépenses de transformation sont payés, après imputation des réductions d'impôt mentionnées aux articles 199 quater B à 200 bis, des crédits d'impôt et des prélèvements ou retenues non libératoires. S'il excède l'impôt dû, l'excédent est restitué.

IV. - Les conditions d'application des dispositions précédentes et notamment celles relatives à la destruction des véhicules sont précisées en tant que de besoin par décret.

NOTA : Loi n° 2005-1720 du 30 décembre 2005, art. 110 II :

"II. - Les dispositions du I s'appliquent aux dépenses d'acquisition, de location et de transformation payées jusqu'au 31 décembre 2009, ainsi qu'aux destructions de véhicules automobiles intervenues jusqu'à cette même date."

<http://www.legifrance.gouv.fr/WAspad/UnArticleDeCode?code=CGIMPO00.rcv&art=200/quinquies>

Autres textes réglementaires publiés

► Modification de l'arrêté du 2 août 1977

Arrêté du 5 octobre 2005 modifiant l'arrêté du 2 août 1977 relatif aux règles techniques et de sécurité applicables aux installations de gaz combustible et d'hydrocarbures liquéfiés situées à l'intérieur des bâtiments d'habitation ou de leurs dépendances

Voir :

→ Journal Officiel N°262 du 10 novembre 2005

<http://www.legifrance.gouv.fr/WAspad/UnTexteDeJorf?numjo=INDI0505912A>

→ Brochure éditée par Cegibat « Arrêté du 2 août 1977 modifié, édition novembre 2005 »

► Publication de l'arrêté du 23 août 2005 et de ses annexes au BO du Ministère de l'Ecologie

Arrêté du 23 août 2005 relatif aux prescriptions générales applicables aux installations classées pour la protection de l'environnement soumises à déclaration sous la rubrique n° 1412 de la nomenclature des installations classées

Voir :

→ Journal Officiel N°232 du 5 octobre 2005

<http://www.legifrance.gouv.fr/WAspad/UnTexteDeJorf?numjo=DEVP0540337>

→ Bulletin Officiel MEDD, N° 21 du 15 novembre 2005

http://www.ecologie.gouv.fr/article.php3?id_article=4979 (avec les annexes)

Nouvelles normes

► Norme PR EN-14678

Cette norme intitulée « **Équipements pour GPL et leurs accessoires - Construction et caractéristiques des équipements GPL devant être utilisés dans les stations-service** », est en projet depuis septembre 2003.

La partie 1 « Distributeurs » vient de faire l'objet d'un vote favorable.

La partie 2 est en cours d'enquête publique.

► Norme NF EN-1949/A1

La norme « **Spécifications pour les installations de systèmes GPL pour les besoins domestiques dans les véhicules habitables de loisirs** » a été publiée en décembre 2005.

Coque béton Butagaz



Ce nouveau procédé destiné à répondre à de nouvelles exigences de sécurité pour les stockages de GPL existants est proposé par Butagaz et en cours de réalisation sur le site d'Aumale.

■ En bref ...

Promotion des GPL : à Poitiers, le CFBP soutient une formation innovante au lycée professionnel Auguste Perret



Le CFBP prend une part active à la formation des futurs chauffagistes. Que ce soit par la taxe d'apprentissage ou par un financement spécifiques des distributeurs, la promotion des GPL est également ciblée régionalement auprès des établissements scolaires. Les délégués régionaux y ont un rôle moteur et s'engagent pleinement dans ces actions régionales. Exemple, à Poitiers, où un projet est en cours de réalisation avec le Lycée professionnel Auguste Perret.

Dans cet établissement, le projet de Jean-Louis Bernard, professeur d'installations sanitaires et thermiques, de réaliser avec ses élèves de BEP un système de chauffage bi-énergie solaire-gaz a été apprécié par le Comité de coordination régionale des professionnels du gaz propane (CCRPGP) et par le Comité Français du Butane et du Propane qui ont décidé de lui apporter leur soutien.

Le 30 novembre dernier, Patrick Brzokewicz, président du CCRPGP et Patrick Allenet, délégué régional du CFBP, ont été reçus par l'inspecteur d'académie M. Alain Fleury, et par M.Gérard Roche, en charge du partenariat avec les entreprises au rectorat de Poitiers. Le Proviseur du Lycée, le Chef des travaux, et le professeur concerné par cette action étaient également présents. Ce fût l'occasion de remettre officiellement le versement de 6 458,40 € pour l'acquisition d'une chaudière à condensation et ventouse au propane avec ses accessoires destinée à équiper la cellule gaz du Lycée dépourvue d'appareils fonctionnant au GPL.

Ce matériel sera mis en place par les élèves, futurs chauffagistes, au fil de l'année scolaire sous le contrôle de leur professeur, associé à des panneaux solaires, délivrés à titre gratuit par Idéal Standard.

Un suivi de l'avancement des travaux sera assuré par le CFBP.

Une seconde visite sera proposée, après la mise en service, aux distributeurs ayant financé le projet, Antargaz, Butagaz, Primagaz, Totalgaz, Vitogaz et le CFBP.

L'occasion d'y organiser une réunion du CCRPGP avec, pourquoi pas, les Organisations Professionnelles et Idéal Standard.

centre@cfbp.fr

■ Dans la presse

- Voitures au GPL : l'avantage fiscal remis en cause, Les Echos, 23/12/2005
- Entretien avec Joël Pedessac, BIP du 03/01/2006

Voitures au GPL : l'avantage fiscal remis en cause

LES AUTOMOBILISTES TENTÉS d'acquiescer à l'achat d'une voiture roulant au GPL ou de transformer leur ancien modèle à essence vont avoir une mauvaise surprise : après passage devant les députés, les sénateurs et en Commission mixte paritaire, ce type de véhicule propre vient de perdre l'essentiel de son avantage fiscal, un abattement d'impôt qui doit passer de 1.525 à 2.000 euros à compter du 1^{er} janvier 2006. Car le Sénat a décidé de conditionner le versement de cette aide aux seules voitures n'émettant pas plus de 140 grammes de CO₂ par kilomètre.

Ce qui revient à exclure la quasi-totalité des modèles GPL en circula-

tion, car le gaz de pétrole liquéfié convient mal aux plus petites voitures, faibles émetteurs de CO₂. Dans la pratique, seuls quatre modèles Renault (2 Twingo et 2 Clio), plus peut-être une ou deux Chevrolet (ex-Daewoo) devraient répondre à ces nouveaux critères, alors que 66 modèles étaient éligibles en 2004, sans parler des véhicules d'occasion transformés par leur propriétaire (4.300 unités l'an dernier).

Ce qui risque d'asséner un coup fatal à la filière du GPL, laquelle a nécessité un investissement de 200 millions d'euros pour créer un réseau ad hoc dans les stations ser-

vices, nettement surdimensionné : les quantités de gaz commercialisées s'avèrent sept fois inférieures aux capacités installées de 1 million de tonnes par an. Les véhicules fonctionnant au GNV (gaz naturel véhicule), défendus principalement par Citroën, risquent également de perdre leur bonus fiscal, pour les mêmes raisons. « Les mesures annoncées en septembre sont vidées de leur contenu, déplorent les responsables du Comité français du butane et du propane : on annonce une hausse de 35 % du montant de l'aide fiscale, et en même temps on diminue l'assiette de 90% ».

D. F.

Joël Pedessac

Directeur général du CFBP



A la surprise générale et à l'encontre de toutes les promesses faites par le Premier ministre pour favoriser le développement des véhicules propres, les Sénateurs ont adopté, à la fin de leur discussion sur le projet de loi de Finances rectificative pour 2005, un amendement qui risque d'avoir un impact négatif sur la filière du GPL carburant. En effet, le texte, approuvé par la Commission mixte paritaire sans que le gouvernement intervienne, conditionne le paiement du crédit d'impôt pour un véhicule propre, porté à 2 000 euros à partir du 1^{er} janvier, au fait que le véhicule n'émette pas plus de 140 g/km de CO₂. Incompréhensible, alors que les rapports officiels plébiscitent toujours les véhicules au GPL (voir encadre), le coup est dur pour les professionnels des gaz de pétrole liquéfiés, tout autant que pour les constructeurs automobiles, Chevrolet, notamment, ayant fait du crédit d'impôt la colonne vertébrale de son action commerciale ces deux dernières années. Le BIP s'est entretenu, par téléphone, avec le directeur général du Comité français du butane et du propane, Joël Pedessac.

BIP. Les professionnels de la distribution de GPL carburant ont-ils encore un ou des recours après l'amendement voté par le Sénat ?

Joël Pedessac. La loi est votée, la Commission mixte paritaire a statué sans que le gouvernement ne propose d'amendement. Le seul recours possible, hélas, semble être la loi de Finances rectificative pour 2006 dans un an. A moins qu'un recours soit possible par le biais des diverses dispositions d'ordre économique et fiscal, les DDOF comme on les appelle. Mais nous n'avons aucune certitude sur ce point. Après l'interprétation du texte, un travail va être entrepris avec les administrations compétentes (DLF notamment) pour traduire la loi dans une instruction fiscale. Le seul petit espoir

qui nous reste est que dans l'interprétation, la seconde monte des véhicules soit exclue du critère des moins de 140 g/km CO₂.

BIP. Quand pourrait être arrêtée cette instruction fiscale ?

Joël Pedessac. Cela peut prendre des mois, certaines n'apparaissent qu'en octobre suivant l'adoption de la loi... Mais, en l'occurrence le texte devrait bénéficier d'une procédure d'urgence car il s'agit de la prorogation d'un texte existant. Nous espérons donc que l'instruction fiscale sortira rapidement. Vous le voyez, il y a beaucoup d'incertitudes et de points de suspension autour de ce dossier.

BIP. Vous attendiez-vous au dépôt et à l'adoption d'un tel amendement ?

Joël Pedessac. Personne ne s'y attendait. C'est tout à fait contraire à l'esprit des déclarations du Premier ministre en faveur des véhicules propres. A l'Assemblée nationale avait d'ailleurs été adopté un amendement favorable au GPL carburant puisqu'il élargissait le champ d'application des véhicules susceptibles de bénéficier du crédit d'impôt, impliquant un doublement du parc concerné, les véhicules de moins de cinq ans d'âge, et non plus de trois ans.

Mais, lors de la discussion au Sénat du projet de loi de finances 2006, un sénateur a déposé un amendement prévoyant de faire bénéficier du crédit d'impôt tous les véhicules essence et diesel émettant moins de 140 g/km CO₂. Une mesure à laquelle s'est opposé le gouvernement pour des raisons évidentes de coût. L'article a, de ce fait, été supprimé du projet de loi de finances et réintroduit dans sa version initiale dans la loi de Finances rectificative pour 2005 déjà passée en 1^{ère} lecture à l'Assemblée nationale. Le Sénat était désormais seul à s'exprimer avant l'exercice difficile de la CMP.

Le sénateur de l'Oise Philippe Marini, au nom de la Commission des Finances dont il est le Rapporteur Général, a alors fait voter l'amendement en question, sans évaluation préalable de l'impact sur les filières concernées à 10 jours de la mise en application de ce nouveau texte...

BIP. *Le but ne pourrait-il pas être de compenser les subventions accordées au développement des biocarburants ?*

Joël Pedessac. J'en doute, il semble qu'il n'y ait même pas de problématique budgétaire derrière ce texte. L'impact positif de la mesure, quelques 15 à 20 millions d'euros, est dérisoire par rapport aux subventions dont bénéficieront les biocarburants. Encore une fois, c'était une des annonces faites par le Premier ministre le 1^{er} septembre dernier : « Conformément à mon objectif de réduction de la consommation de pétrole et de développement des énergies de substitution, je veux encourager de nouveaux choix et de nouveaux comportements :

> Encourager d'abord le choix des voitures les moins polluantes :

Le crédit impôt voiture propre augmentera de 1 525 à 2 000 euros ».

En introduisant une mesure répondant à la problématique "Kyoto" dans les mesures destinées à favoriser le développement de nouvelles énergies dans le domaine des transports, le Sénat s'est trompé de cible. GPL, GNV, électricité répondent avant tout à des critères de diminution de la dépendance au pétrole (le GPL est issu à 60 % du gaz naturel), de pollution locale et de développement de nouvelles technologies (telle que l'hybridation). La loi POPE, le discours du Premier Ministre en sont les meilleurs illustrations.

Menace sur le réseau

●●● A la suite de l'amendement Marini, le réseau de stations GPL risque d'être redimensionné faute de volumes suffisants. Pour mémoire, les membres du CFBP ont investi 200 millions d'euros pour un réseau de 2 000 stations permettant de distribuer 1 million de tonnes.

BIP. *Quelles vont être les conséquences ?*

Joël Pedessac. Tous les carburants alternatifs, et pas seulement le GPLc, risquent de subir le contre-coup de cette mesure. Selon le dernier tableau publié

par l'Ademe, seuls 4 véhicules au catalogue des constructeurs automobiles répondent à l'impératif des 140 g/km CO₂ pour 2005. L'avoir fiscal va disparaître pour 90 % des véhicules. Comment les consommateurs vont-ils réagir ? C'est un très, très mauvais signe.

BIP. *Ne peut-il pas être compensé par l'énorme avantage de prix qu'offre le GPLcarburant ?*

Joël Pedessac. Certes, l'effet prix du carburant a été très favorable cette année. Tous les installateurs et les constructeurs sentent un retour en force de la demande, que le crédit d'impôt, surtout réévalué à 2 000 euros, aurait pu amplifier. Je vous rappelle que jusqu'en 2001, les véhicules au GPL ne bénéficiaient pas d'un tel avoir fiscal, ce qui n'a pas empêché un fort taux de croissance du parc entre 1996 et 2001. Toutefois, après l'accident de Vénissieux, en 1999, de sinistre mémoire, le gouvernement a souhaité, après avoir revu la réglementation (soupape de sécurité), redonner une impulsion au GPLcarburant en instaurant un avoir fiscal, ce qui nous a permis de "limiter la casse".

Sur les conséquences à attendre de cet amendement, il est difficile de les évaluer aujourd'hui tant que l'on n'en connaît pas toute la portée. Si la seconde monte, qui représente 50 % du marché, n'est pas concernée, les constructeurs pourront peut-être tenir jusqu'à une éventuelle modification de la loi. En revanche, si le texte s'applique à la seconde monte, je réserve ma réponse.

Il y a néanmoins un élément favorable pour le GPLc, mais qui ne concerne pas les particuliers. En effet, l'article 10 de la loi de Finances a modifié le calcul de la taxe sur les véhicules de tourisme des sociétés, la TVTS. Celle-ci était jusqu'à présent de 1 123 euros par véhicule et par an pour les véhicules de moins de 7 CV, de 2 200 euros pour les autres. Les sociétés faisant le choix du GPL bénéficient d'un abattement de 50 % sur ces montants. En 2006, la TVTS sera proportionnelle aux émissions de CO₂ du véhicule et en augmentation significative. L'avantage fiscal lié à l'utilisation du GPL sera pour un grand nombre de véhicules augmenté en valeur absolue.

Le rapport de l'OPECST : maintenir l'avantage fiscal

●●● Dans leur rapport sur la voiture du futur, rédigé au nom de l'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques, les députés Christian Cabal et Claude Gagnon estiment que « le débat sur le soutien à la filière GPL doit se poursuivre ». Ils suggèrent ainsi une période d'observation supplémentaire de quatre ou cinq ans, à l'issue de laquelle les évolutions des technologies et des prix des carburants permettront éventuellement de constater que « la filière est devenue mature, ayant réussi à séduire un public suffisant, ou que la faiblesse de ses avantages ne justifie plus soutien public ».

Le même article introduit la TVTS pour les véhicules qui appartiennent aux collaborateurs auxquels la société verse des indemnités kilométriques. Il s'agit là d'un parc relativement important.

C'est, il me semble, toute l'incohérence des textes qui viennent d'être adoptés et encouragent le recours au GPL pour les sociétés, tout en le décourageant pour les particuliers. Nous ressentons donc un certain trouble face à ce qu'a voulu faire le législateur, pour des raisons qui nous échappent.

BIP. *A combien de véhicules se monte ce parc au GPL en France ? Quelle est la répartition entre particuliers et autres ? Quelle évolution avez-vous constaté cette année ?*

Joël Pedessac. Le parc se monte actuellement à 180 000 véhicules au total, dont 80 % pour les particuliers, le solde pour les entreprises et collectivités.

Pour les véhicules neufs, la tendance est, comme en 2004, fortement à la hausse. En 2004, il y a eu 6 700 immatriculations de véhicules au GPL (VP et VU), soit 26 % de plus qu'en 2003. La progression en 2005 devrait être de 30 à 40 %.

BIP. *Comment s'explique alors la diminution des ventes de GPL carburant ?*

Joël Pedessac. Par le vieillissement du parc. Les véhicules au GPL sont de gros rouleurs et leur âge moyen ne dépasse pas 7 à 8 ans. Comme le marché a vraiment redémarré en 1996, ce sont aujourd'hui quelque 20 000

à 25 000 véhicules qui sortent du parc chaque année. Il faudrait *a minima* autant d'immatriculations neuves pour voir augmenter les ventes de carburant dans nos réseaux.

BIP. *La tendance à la hausse est-elle la même pour la seconde monte en 2005 ?*

Joël Pedessac. Absolument. Ce marché a concerné entre 3 000 et 4 000 véhicules en 2004. Il devrait atteindre 5 000 à 6 000 véhicules en 2005.

Le moins cher des carburants à la pompe

●●● Le GPL est le carburant dont le prix à la pompe a connu une progression pratiquement trois fois moins forte que celle des autres carburants depuis décembre 2004 : + 8 % sur la période décembre 2004/septembre 2005 contre + 26,5 % pour le SP95 et + 22 % pour le gazole. En septembre dernier, le GPL était 44 centimes d'euros moins cher que le gazole alors que l'écart de prix n'était que de 29 centimes en septembre 2004.

BIP. *Pour les constructeurs automobiles, l'amendement voté est un coup dur...*

Joël Pedessac. Oui, d'autant que pour Chevrolet, par exemple, dont les ventes de véhicules au GPL devraient encore augmenter de 50/60 % en 2005, après 80 % en 2004, l'avoir fiscal, que le groupe avait choisi de doubler, constituait la colonne vertébrale de son action commerciale. Or, aucun des véhicules qu'il propose ne bénéficiera plus de cet avantage. Même chose chez Renault, qui avait relancé la Scenic et la Megane, désormais exclues du dispositif fiscal. Seules restent les Twingo et Clio GPL.

BIP. *Que peut faire le CFBP pour amortir le choc ?*

Joël Pedessac. Il nous faut essentiellement essayer d'éclaircir les choses au travers de l'instruction fiscale afin que les clients sachent à quoi s'attendre. Notamment sur le marché de la seconde monte, où les carnets de commandes sont pleins dans l'anticipation d'une augmentation du crédit d'impôt. A 2 000 euros, ce crédit aurait représenté les 2/3 du coût de l'installation. Or, on le sait, les Français qui roulent au GPL ne sont pas forcément les plus fortunés.