



CFBP infos

N°24 - Janvier 2006

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 décisions dans le domaine des réservoirs et des bouteilles à GPL.
Installations soumises à déclaration sous la rubrique 1412 : publication des annexes de l'arrêté du 23 août 2005.
Guide et fiches de Bonnes Pratiques.
Installation des véhicules au GPL carburant.

■ En bref p 6

Installations de chauffage et de production d'eau chaude : dépliant EC2.
Rapport parlementaire sur le concept de véhicule propre.
Départs - Arrivées
Nomination

■ 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
Adresse :
8 Terrasse Bellini
92807 Puteaux cedex

N°SIRET : 784 855 033 00063

■ Statistiques

Données climatiques

En janvier 2006, la température moyenne s'établit à 3,0°C.
Elle était de 4,9°C en janvier 2005 soit une baisse de 1,9°C.

	Janvier 2005	Janvier 2006
Température moyenne	4,9°C	3,0°C
Nombre de jours ouverts	21	22
Degrés-jours (DJ)*	342,2	402,2
Coefficient de rigueur**	0,92	1,08
Degrés-jours cumulés	342,2	402,2

* 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 2006

- . Degrés-jours janvier 2006 vs janvier 2005 : + 18 %
- . Total des ventes janvier 2006 vs janvier 2005 : + 9,6 %
- . Ventes GPLc janvier 2006 vs janvier 2005 : - 0,3 %

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

	MOIS			CUMUL		
	janv-06	janv-05	Variation	janv-06	janv-05	Variation
BUTANE						
Conditionné	33 081	32 271	+ 2,5%	33 081	32 271	+ 2,5%
Vrac	10 524	11 634	- 9,5%	10 524	11 634	- 9,5%
s/total butane	43 605	43 905	- 0,7%	43 605	43 905	- 0,7%
PROPANE						
Conditionné	14 464	13 020	+ 11,1%	14 464	13 020	+ 11,1%
Condi/carburant	6 111	5 695	+ 7,3%	6 111	5 695	+ 7,3%
s/total conditionn	20 575	18 715	+ 9,9%	20 575	18 715	+ 9,9%
Vrac carburant	2 750	2 667	+ 3,1%	2 750	2 667	+ 3,1%
Vrac 0 / 6t.	170 930	149 654	+ 14,2%	170 930	149 654	+ 14,2%
Vrac 6 / 12t.	25 469	23 217	+ 9,7%	25 469	23 217	+ 9,7%
Vrac 0 / 12t	196 399	172 871	+ 13,6%	196 399	172 871	+ 13,6%
Vrac 12 / 80t	39 947	35 490	+ 12,6%	39 947	35 490	+ 12,6%
Vrac 0 / 80t	236 346	208 361	+ 13,4%	236 346	208 361	+ 13,4%
Vrac > 80t	39 946	38 429	+ 3,9%	39 946	38 429	+ 3,9%
s/total vrac	279 042	249 457	+ 11,9%	279 042	249 457	+ 11,9%
s/total propane	299 617	268 172	+ 11,7%	299 617	268 172	+ 11,7%
GPLc/stations	10 595	10 632	- 0,3%	10 595	10 632	- 0,3%
Total conditionné	53 656	50 986	+ 5,2%	53 656	50 986	+ 5,2%
Total vrac	289 566	261 091	+ 10,9%	289 566	261 091	+ 10,9%
TOTAL	353 817	322 709	+ 9,6%	353 817	322 709	+ 9,6%
<i>dont carburant</i>	<i>19 456</i>	<i>18 994</i>	<i>+ 2,4%</i>	<i>19 456</i>	<i>18 994</i>	<i>+ 2,4%</i>

Evolution des prix internationaux (CIF ARGUS Propane)

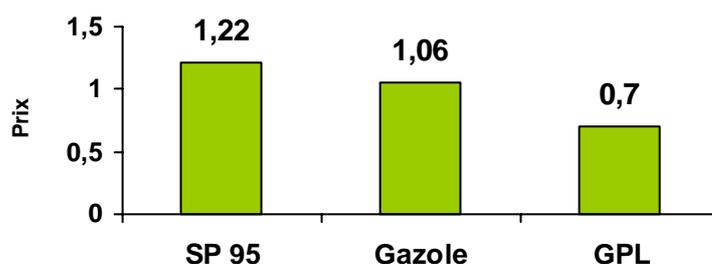
	Janvier 2006	Décembre 2005	Variation %
Moyenne mensuelle CIF ARGUS \$/tonne	613	591	+ 4 %

Installations neuves Gaz Propane

	MOIS			CUMUL		
	janv-06	janv-05	Var %	janv-06	janv-05	Var %
Alsace	21	25	- 16%	21	25	- 16%
Aquitaine	139	136	+ 2%	139	136	+ 2%
Auvergne	42	44	- 5%	42	44	- 5%
Basse-Normandie	40	48	- 17%	40	48	- 17%
Bourgogne	35	37	- 5%	35	37	- 5%
Bretagne	96	96	+ 0%	96	96	+ 0%
Centre	69	77	- 10%	69	77	- 10%
Champagne-Ardenne	33	26	+ 27%	33	26	+ 27%
Corse	31	13	+ 138%	31	13	+ 138%
Franche-Comté	14	61	- 77%	14	61	- 77%
Haute-Normandie	25	32	- 22%	25	32	- 22%
Ile-de-France	30	20	+ 50%	30	20	+ 50%
Languedoc-Roussillon	55	63	- 13%	55	63	- 13%
Limousin	40	25	+ 60%	40	25	+ 60%
Lorraine	29	33	- 12%	29	33	- 12%
Midi-Pyrénées	104	116	- 10%	104	116	- 10%
Nord-Pas-de-Calais	46	45	+ 2%	46	45	+ 2%
Pays de la Loire	79	100	- 21%	79	100	- 21%
Picardie	58	50	+ 16%	58	50	+ 16%
Poitou-Charentes	51	57	- 11%	51	57	- 11%
Provence-Alpes-Côte d'Azur	86	78	+ 10%	86	78	+ 10%
Rhône-Alpes	145	163	- 11%	145	163	- 11%
TOTAL	1 268	1 345	- 6%	1 268	1 345	- 6%

Baromètre mensuel du GPL carburant

► **Janvier 2006** : le carburant le moins cher à la pompe : 0,70 €/ litre



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

Nouvelles décisions dans le domaine des réservoirs et des bouteilles à GPL

La Commission centrale des appareils à pression avait, en décembre, donné son aval à trois propositions concernant directement notre industrie.

Les décisions correspondantes ont été transmises début janvier :

Décision BSEI n° 05-442, relative, notamment, à la publication d'une nouvelle version de l'annexe 4 du « Guide de Bonnes Pratiques pour le contrôle par émission acoustique » de l'AFIAP.

Cette décision permet d'appliquer le contrôle par émission acoustique à des réservoirs enterrés désignés comme échantillons lors de la requalification des lots, lorsqu'ils appartiennent à des familles sur lesquelles ont été appliqués certains revêtements antichoc.

A l'issue des développements complémentaires programmés en 2006, une vingtaine de familles identifiées et caractérisées à la fois par leur acier, leur pression de calcul et leur revêtement auront été traitées. Elles pourront être rassemblées en seulement trois groupes, chacun de ces groupes faisant l'objet d'une version spécifique de la procédure de contrôle mise en œuvre par les adhérents du CFBP.

Décision BSEI n° 05-443, relative au contrôle des soupapes de sécurité, lors de la requalification des réservoirs petit vrac.

Cette nouvelle version modifie les critères d'acceptabilité et évitera le remplacement sur site, dans les deux années à venir, d'environ 170 000 soupapes supplémentaires. Rappelons que plus de 200 000 soupapes ont été remplacées depuis 2002 par les exploitants de réservoirs « petit vrac ».

Décision BSEI n° 05-446, relative à une modification du guide professionnel pour la fabrication et l'exploitation des bouteilles.

La période durant laquelle doivent être effectués des essais d'éclatement sur les bouteilles relevant du régime de contrôle périodique quinquennal a été étendue : le taux de rotation des bouteilles continue en effet de diminuer, et il est de plus en plus difficile d'intercepter les échantillons nécessaires lors de leur passage dans les centres remplisseurs. ■

m.camus@cfbp.fr

Installations soumises à déclaration sous la rubrique 1412 : publication des annexes de l'arrêté du 23 août 2005

Après plus de 10 ans de travail, et pour remplacer un arrêté-type 211 du 15.01.1980 qui a réglementé les dépôts de gaz combustibles liquéfiés tout au long de ces années, le Ministère de l'Industrie a publié, dans son bulletin N°21, les annexes de l'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.

Plus que l'arrêté en lui-même, ce sont les annexes qui sont importantes puisqu'elles définissent les délais d'application et les nouvelles obligations que doivent respecter les installations mises en place.

Ainsi, trois dates importantes viennent séquencer cette mise en application :

► **Le 4 avril 2006**, date à laquelle les clôtures, de nouveaux dispositifs de sécurité, les nouveaux modes de prélèvement de l'eau et son retraitement ainsi que l'éventuel aménagement des zones de livraison devront être réalisés. Un délai très court pour des mises en œuvre qui peuvent s'avérer ardues et financièrement importantes.

► **Le 4 octobre 2006**, date à laquelle la traçabilité des matières dangereuses devra être opérée (elle nécessitera la formation de personnel dédié) mais aussi l'aménagement des stockages et la rédaction de nombreuses consignes et de modes opératoires garantissant l'augmentation du niveau de sécurité moyen du site concerné

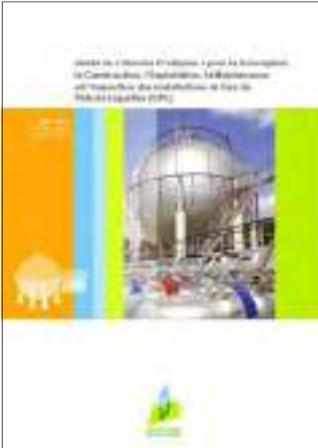
► **Le 4 octobre 2007**, date à laquelle les moyens de protection contre l'incendie devront être mis en œuvre ainsi que ceux de lutte contre le bruit (même si, à ce dernier titre, nous sommes bien moins concernés).

En définitive, de nombreuses dispositions nouvelles auxquelles nous devons dès à présent faire face et qui nécessiteront, de la part des propaniers comme de celle des clients, un investissement tant humain que financier dans les mois à venir. ■

n.bureau@cfbp.fr

Guide et Fiches de « Bonnes Pratiques »

Le 17 mars 2006, le CFBP présentera au Groupe de Travail sectoriel GPL son « Guide de Bonnes Pratiques pour la conception, la construction, l'exploitation, la maintenance et l'inspection des installations de Gaz de Pétrole Liquéfiés (GPL) ». Mais avant cela, il a adressé, ce mois-ci, aux différents membres de l'administration présents dans ce groupe, un exemplaire du Guide et des Fiches qui l'accompagnent.



Une étape importante a donc été franchie car ce document, issu de la concertation des industriels du GPL au cours des derniers mois, servira de base aux futures discussions entre la profession et le MEDD.

La rédaction de guides CFBP sur les sites industriels a été décidée pour décliner au niveau de la profession la circulaire du 25 juin 2003 sur les nouvelles études de danger et préparer les PPRT(*). Ces guides s'adressent donc principalement aux exploitants de sites Seveso AS. Le premier d'entre eux fut le « guide Scénario », remis en décembre 2004 au MEDD. Le second, lui, trouve son origine dans le cadre de la lettre de mission adressée au CFBP le 13 novembre 2003, dans laquelle le MEDD rappelle l'importance accordée au monde industriel dans le développement et le suivi des guides de Bonnes Pratiques : « *Ceux-ci déclinent les moyens techniques permettant aux exploitants d'atteindre les objectifs de sécurité fixés par la réglementation sectorielle générale* », ils serviront à établir les principes d'une « réglementation par objectifs ».

Cette nouvelle réglementation doit apporter deux évolutions fondamentales :

- la fin de l'approche prescriptive
- et une réactivité améliorée directement liée au processus itératif intrinsèque au guide de Bonnes Pratiques.

Ainsi, ce guide, rédigé par les adhérents du CFBP (BP et Camping Gaz inclus), est-il la représentation des bonnes pratiques actuellement mises en œuvre sur leurs sites industriels. Toutefois, sa nature même en fait un outil évolutif. Avec le temps, d'autres alternatives, mises en œuvre sur d'autres sites industriels français ou étrangers, pourront être annexées à ce document.

L'un des objets de ce guide est de faciliter le travail qui devra être réalisé site par site, en mettant en commun ces éléments qui leur sont génériques. Accompagné des fiches de « Bonnes Pratiques » qui caractérisent certaines des barrières identiques présentes sur nos sites, il doit faciliter le travail lors des études MMR(*) et PPRT(*), garantissant une approche uniforme sur le territoire français des directives.

Une fois que ce guide aura été reconnu par la DPPR(*), tout écart sur un site par rapport au guide devra alors être justifié dans l'étude de danger du site (conformément au projet d'arrêté sur la maîtrise des risques).

Les principes du guide reposent sur trois axes fondamentaux en terme de sécurité: la prévention des fuites, la réduction des sources d'inflammation et la protection des installations, destinée à la limitation des effets thermiques. Ces principes trouvent leur développement dans la conception, l'exploitation, la maintenance et l'inspection des sites. ■

n.bureau@cfbp.fr

[(*)PPRT : Plan de prévention des Risques technologiques, MMR : Management de la Maîtrise des Risques, DPPR : Direction de la Prévention des Pollutions et des Risques]

Installation des véhicules au GPL carburant

► Label « Professionnel GPL »

Depuis son lancement au printemps 2005, le label « Professionnel GPL » a permis de labelliser 200 installateurs de véhicules GPL.



Pour en savoir plus sur le dispositif label : www.cfbp.fr (rubrique GPL carburant)

► Norme en cours

Les travaux concernant une « norme de service et de qualification du personnel en charge du montage et de l'entretien des véhicules au GPL carburant » ont démarré le 21 septembre 2005.

(Commission de Normalisation AFNOR M 88-E)

Installations de chauffage et de production d'eau chaude : dépliant EC2



Le CFBP a participé à l'édition d'un leaflet d'information reprenant les dispositions fiscales sur les installations de chauffage et de production d'eau chaude permettant de diminuer la consommation d'énergie et les rejets dans l'atmosphère.

Ce leaflet expose les dispositions en vigueur en 2005.

La loi de finances 2006 a modifié le champ et le montant de ces différents crédits d'impôt (chaudière condensation, ENr, etc) : ce dépliant n'en fait pas état, les Bulletins officiels des impôts relatifs à la loi de finances 2006 et à la loi de finances rectificative 2005 n'étant pas encore parus. Une actualisation sera faite dès leur parution.

Réalisé sous l'égide de l'Association Eau Chaleur Confort (EC2) qui regroupe les professionnels du chauffage à eau chaude, ce dépliant fait référence aux textes suivants :

- Article 90 de la loi de finances pour 2005 (loi n°2004-1484 du 30-12-2004)
- Arrêté du 9 février 2005 pris pour l'application des articles 200 quater et 200 quater A du Code Général des Impôts
- Instruction fiscale 5-B-26-05 parue au Bulletin Officiel des Impôts du 1-9-2005
- Article 83 de la loi de finances pour 2006 (loi n°2005-1719 du 30-12-2005)

Diffusion par les délégations régionales du CFBP (voir les e-mail sur www.cfbp.fr)

Rapport parlementaire sur le concept de véhicule propre



L'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques a publié un rapport intitulé « La voiture du futur : moins polluante et plus économe ».

OPECST, rapport n°125.

Disponible en téléchargement à l'adresse <http://www.senat.fr/rap/r05-125/r05-125.html>

Ou à commander à la librairie du Sénat (e-mail : espace-librairie@senat.fr)

Départs - Arrivées au CFBP

■ **André Drouet**, délégué régional du CFBP en région Ouest, a rejoint au 1er janvier, l'équipe gaz en réseau de Totalgaz. Il a été remplacé par **Régis Lagrange**, détaché de Totalgaz. Bonne chance à André dans ses nouvelles attributions et bienvenue à Régis !

■ Autre départ, celui de **Maryse Dené**, chargée de la gestion des stages de formation transport au CFBP, qui, elle, est partie à la retraite. Excellente retraite à Maryse !

Nomination au Ministère de l'Industrie

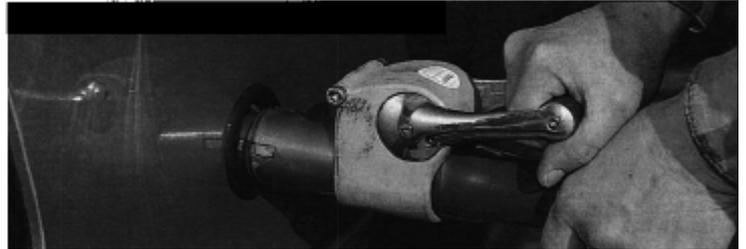
Ophélie Habermeyer, ingénieur des Mines, a rejoint en janvier le Bureau de la Sécurité des Equipements Industriels (BSEI) au Ministère de l'industrie, en remplacement de Louis Mangeot. Elle sera, dans les années à venir, l'interlocuteur privilégié en ce qui concerne la réglementation applicable aux appareils à pression.

■ Dans la presse

- Crédit d'impôt pour véhicules propres : le Sénat tacle le GPL, [L'Auto-journal](#), 05/01/2006
- Gaz et électricité, ce qui change en 2006, [L'Usine Nouvelle](#), 05/01/2006
- Des bus et des trains sans pétrole, un défi sur vingt ans, [Le Figaro économie](#), 06/01/2006
- La route sera longue pour la voiture propre, [Les Echos](#), 11/01/2006
- Guide pratique du rouler écologique, [20 minutes](#), 12/01/2006
- Shell a présélectionné les candidats à la reprise de ses activités GPL, [Les Echos](#), 16/01/2006
- La réduction des aides au GPL fait des mécontents, [Le Monde](#), 27/01/2006

CRÉDIT D'IMPÔT POUR VÉHICULES PROPRES**Le Sénat tacle le GPL**

■ D'un côté, le gouvernement prône les transports écologiques et incite, par tous les moyens, les automobilistes à opter pour des véhicules peu polluants. De l'autre, les sénateurs viennent de restreindre le champ d'application du crédit d'impôt alloué aux acheteurs de véhicules propres. Jusqu'alors, tous les modèles fonctionnant au GPL avaient droit à ce crédit d'impôt, majoré depuis le 1^{er} janvier à 2 000 €. Désormais, seuls les GPL émettant moins de 140 g de CO₂ par kilomètre pourront en bénéficier. Une décision incompréhensible : depuis quelques mois, les ventes de véhicules GPL se redressaient enfin...



Réglementation

Gaz et électricité, ce qui change en 2006

Accès au réseau électrique, interconnexions, contrats de long terme pour les électro-intensifs, économies d'énergie... les règles et les tarifications ont changé depuis le 1^{er} janvier.

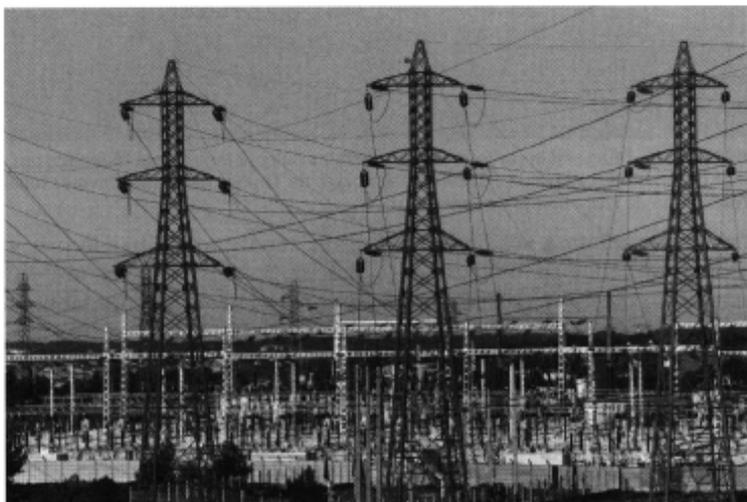
Anouvelle année, nouvelles règles. Dans l'énergie, les changements reflètent la volonté de Bruxelles de libéraliser le marché, mais aussi celle des grands consommateurs de pouvoir négocier des contrats de long terme à des prix intéressants. Rappel en quatre points pour ne pas passer à côté de la nouvelle donne.

1. Tarification d'accès

Bonne nouvelle! Les coûts d'accès au réseau électrique sont en baisse, surtout pour les plus petits consommateurs. En moyenne, 8% de moins qu'en 2005. Pour les grands utilisateurs raccordés au réseau de transport, c'est-à-dire les lignes de 40 000 à 400 000 volts (ils sont moins de 1 000 en France, parmi lesquels les industriels dits « électro-intensifs »), les tarifs de raccordement et d'utilisation du réseau resteront stables. Quant à la facture, elle sera plus détaillée. Enfin, dernière nouveauté, une option de « moyenne utilisation » destinée aux plus petits utilisateurs, est désormais ouverte. Quant au gaz naturel, son coût moyen d'acheminement, pour les clients finaux, baissera de 0,7% par rapport à 2005.

2. Gestion des interconnexions

Les règles pour les échanges électriques aux frontières changent, elles aussi. Dans le cas où les interconnexions (les points de passage) ont des capacités insuffisantes pour faire face aux volumes d'échanges, les capacités sont maintenant allouées selon des mécanismes de marché, comme le requiert Bruxelles. En clair, les électriciens devront



ACCORD. Les industriels très gros consommateurs d'électricité peuvent désormais se grouper pour négocier des contrats d'approvisionnement à long terme.

par exemple, aux frontières allemandes et autrichiennes, passer par des enchères explicites. Auparavant, ces allocations étaient calculées au prorata des contrats longs termes entre les électriciens et leurs clients. Un mécanisme qui, selon la Commission Européenne, limitait l'ouverture du marché.

3. Consortium des "électro-intensifs"

Ca y est. L'amendement autorisant les industriels électro-intensifs à se grouper pour négocier des contrats d'approvisionnement d'électricité à long terme est voté, depuis le 8 décembre. Ce consortium, attendu depuis la table ronde de juillet entre le gouvernement, les fournisseurs d'électricité et les sept plus grands consommateurs industriels d'électricité en France, prendra la forme d'une société anonyme. Il reste limité aux industriels dont la consommation sur la valeur ajoutée produite dépasse

2,6 MWh par euro. Une trentaine de sites en France répondraient à cette définition.

4. Certificats d'économies d'énergie

Ils devaient être en place au 1^{er} janvier mais il manque encore deux décrets d'application. Dès les textes signés, ces certificats obligeront les grands fournisseurs d'énergie (gaz naturel, électricité, GPL, fioul) à faire réaliser par leurs clients des investissements dans des équipements économes. Faute de quoi, ils paieront une pénalité de 2 centimes d'euros par KWh non économisé. Les certificats, délivrés par la Drire, pourront être obtenus par des entreprises, des collectivités, des associations ayant investi dans des équipements permettant de réaliser 3GWh cumac (cumulés actualisés sur la durée de vie du produit) au moins, et rachetés par les fournisseurs d'énergie pour répondre à leurs obligations. ● VIRGINIE LEPETIT

Des bus et des trains sans pétrole, un défi sur vingt ans

TRANSPORTS

C'est le défi lancé aux entreprises publiques par Jacques Chirac : sans pétrole ou presque dans deux décennies. La RATP et la SNCF s'y préparent déjà. La Poste, elle, a pris une longueur d'avance.

DANS VINGT ANS, a lancé Jacques Chirac, la SNCF et la RATP ne devront plus consommer de pétrole. Mieux : d'ici à la fin 2007, « les véhicules des administrations et des établissements publics devront utiliser un tiers de biocarburants », a-t-il précisé. « Un véritable défi », indique Yves

Ramette, directeur général adjoint transport de la RATP. Actuellement, la Régie fait rouler quelque 4 000 bus. Mais 12 seulement sont électriques, 40 roulent au GNV et 57 au GPL. Ce n'est qu'un début. La RATP compte accélérer ses programmes de recherches pour rouler plus propre.

La SNCF accueille le défi de Jacques Chirac avec satisfaction. Actuellement, pour 77 % du nombre de kilomètres parcourus par ses trains, elle utilise l'électricité. Et pour 33 %, le diesel. En fait, l'entreprise a déjà engagé plusieurs actions pour polluer moins : augmentation du diester et des biocarburants, mieux organiser le trafic pour éviter de faire rouler les loco-

motives diesel sur les lignes électrifiées, utiliser du matériel « bimoto » (à la fois diesel et électrique).

Pas de tout électrique pour la SNCF

En revanche, la SNCF ne sera jamais tout électrique. Pour deux raisons. Tout d'abord, électrifier les 15 000 kilomètres de lignes ne serait pas rentable. Ensuite, pour le fret, il est impossible de charger des trains de marchandises sous des catenaires. De son côté, La Poste se targue de posséder la deuxième flotte la plus propre d'Europe, avec 300 véhicules électriques et 800 utilisant du GPL.

B. J. ET A. SÉ.

AUTOMOBILE

La route sera longue pour la voiture propre

Dans son dernier rapport, l'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques dresse un bilan des technologies alternatives développées pour la voiture écologique du futur. A moyen terme, celles-ci devraient rester marginales.

Il n'y aura pas de miracle. D'après un rapport récent de l'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques (OPECST) intitulé « La voiture du futur : moins polluante et plus économe », le moteur à combustion interne restera la pierre angulaire de l'automobile pour plusieurs décennies. « *A ce jour, plusieurs alternatives sont scientifiquement et économiquement en concurrence, mais elles doivent démontrer leur viabilité* », explique l'un des rapporteurs, le député Claude Gatignol.

Les voitures de demain ont donc toutes les chances de ressembler aux modèles actuels, si ce n'est qu'elles consommeront moins de carburant grâce à de nouveaux procédés de fonctionnement. Parmi ceux-ci, l'amélioration de l'injection directe et le développement de nouveaux modes de combustion sont les voies privilégiées. Les progrès attendus, de l'ordre de 10 % pour le moteur Diesel et jusqu'à 30 % pour l'essence, sont toutefois loin d'être suffisants pour atteindre les objectifs très ambitieux d'une division par quatre des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur

des transports d'ici à 2050.

Selon le rapport, des gains supplémentaires doivent être obtenus par des solutions complémentaires, et notamment l'hybridation, une technologie jugée clef à moyen et même long terme. Cette technique, qui consiste à combiner motorisation électrique et motorisation thermique, a déjà fait la preuve de son efficacité. Les voitures hybrides, telles que la Prius de Toyota ou la nouvelle Civic de Honda, émettent 50 % de CO₂ en moins qu'un véhicule Diesel de même catégorie. Les ventes devraient progresser, notamment aux Etats-Unis et au Japon. Mais, dans l'immédiat, la motorisation Diesel resterait la solution la plus efficace et la moins chère en Europe, où elle est massivement diffusée. Pour le rapporteur et député Christian Cabal, « *sans choc pétrolier majeur, l'hybridation restera marginale dans les années qui viennent, comprise entre 5 % et 15 % de part de marché* ».

Pragmatisme

« *La priorité doit être donnée à des solutions massivement diffusables pour avoir un impact significatif* », précise Claude Gatignol. Et de rappeler que ni la filière électrique ni la filière hydrogène ne permettent aujourd'hui de disposer d'un produit compétitif. La première reste limitée par sa faible autonomie, d'environ 100 kilomètres. Pourtant, certains misent à nouveau sur ce système, compte tenu

des progrès accomplis dans le domaine des batteries. De l'avis des rapporteurs, les années qui viennent seront décisives.

Concernant la pile à combustible, la production d'hydrogène, son stockage et son transport sécurisés ne semblent pas suffisamment maîtrisés pour un usage de masse. Par conséquent, son apparition n'est pas envisagée avant vingt ans. Quant aux biocarburants, ils ne seraient pas en mesure de remplacer en totalité le pétrole. Il s'agirait plutôt de développer des filières de mélange grâce aux véhicules « fuel flexibles », capables de fonctionner avec une proportion variable de carburant « vert ». En revanche, la fabrication de biocarburants à partir de la biomasse est considérée comme une réelle opportunité à long terme.

Au final, aucune alternative n'est clairement privilégiée dans le rapport. « *Il ne faut pas mettre tous ses œufs dans le même panier* », confie Claude Gatignol. C'est donc le pragmatisme qui prévaut. Dans ses conclusions, l'Office propose de décider dans cinq ans de l'arrêt ou de la poursuite du soutien public à certaines filières, peu prometteuses. En ligne de mire : les voitures au GPL. A partir de janvier, seules celles qui émettent moins de 140 grammes de CO₂ par kilomètre continueront à bénéficier de subventions, soit 4 modèles seulement, quand 66 étaient éligibles en 2004.

CÉDRIC DUVAL



Energie Si les carburants propres sont dans toutes les têtes, passer à l'acte s'avère laborieux

Guide pratique du rouler écologique

Rouler écolo est dans l'air du temps. Pourtant sur un marché écrasé par le diesel, les propositions pour rouler « vert » ne sont pas légion. Revue de détail.

■ **Le gaz de pétrole liquéfié (GPL)** Apparu en France en 1979, ce carburant n'a jamais décollé : la France ne compte que 180 000 véhicules équipés du GPL, contre 1,2 million en Italie. Notamment en raison d'une série d'explosions dans les années 1990 causées par l'absence de soupape de sécurité. Le problème est résolu, mais les réticences persistent. Pourtant, il présente l'avantage de réduire les émissions de gaz toxiques – monoxyde de carbone (CO), dioxyde de carbone (CO₂) ou oxydes d'azote (NOx) – et d'être bon marché à la pompe (entre 0,63 et 0,68 € le litre). En contrepartie, le prix du véhicule est plus élevé de 1 500 à

Diesel-gaz, essence-GPL : le match des carburants

	 DIESEL Citroën C3 1,4 l HDI (70 ch) Pack ambiance	 GAZ NATUREL Citroën C3 1,4 l (75 ch) GNV (2) Pack Ambiance*	 ESSENCE Renault Clio 1,2 l (60 ch) Campus	 GPL Renault Clio 1,2 l (60 ch) GPL (2) Campus
Achat	14 750 €	15 300 € *	11 000 €	12 600 €
Prix des carburants	1,05 €	0,80 €	1,21 €	0,69 €
Consommation (mixte)	4,2 l	6,6 l (1)	6,0 l	6,3 l (1)
Coût du carburant pour 20 000 km	882 €	1 056 €	1 452 €	869 €
Crédit d'impôt à retrancher		2 000 €		2 000 €
TOTAL POUR LA PREMIÈRE ANNÉE	15 632 €	15 096 €	12 452 €	11 469 €

* Pour le modèle GNV, compter en plus : abonnement gaz (240 €) et installation compresseur (500 €)

Données pour 20 000 km réalisés en un an

(1) Consommation sur réservoir GPL et GNV, malgré la bicarburation

(2) Une exonération partielle ou totale de la carte grise peut être accordée par la région

L'ESPRESSO

2 800 €, la consommation aussi (entre 10 et 20 %) et la voiture moins puissante. Un amendement sénatorial (*lire ci-dessous*) a certainement signé son arrêt de mort.

■ **Le gaz naturel pour véhicules (GNV)** Utilisé en France par les entreprises depuis 1985, il permet de réduire

encore les rejets de CO₂ et de NOx. Certains parient sur ce carburant, à l'instar de Volvo qui a abandonné le GPL à son bénéfice. Par ailleurs, Citroën propose une C3 bicarburation GNV-essence pour les particuliers. Outre un surcoût de 1 200 € à l'achat, il faut habiter en

pavillon et être abonné à GDF. On peut alors faire le plein dans son garage via un petit compresseur. Une solution qui ne pourra néanmoins se développer que via des stations-service.

■ **Les systèmes hybrides** Ce système combinant un moteur essence associé à un ou

plusieurs moteurs électriques à le vent en poupe. Il permet de réduire les rejets sans avoir à rechercher une station-service particulière. Les constructeurs japonais, Toyota et Honda en tête, sont les pionniers dans ce domaine. Lancée en 1997, la première Toyota Prius avait fait un flop (173 unités vendues en France). Aidée par un design plus avenant, la deuxième génération lancée en 2004 a été élue voiture de l'année et séduit vingt fois plus d'acheteurs (3 196 unités vendues à la fin 2005), malgré un ticket d'entrée élevé : à partir de 24 950 €.

Enfin, après le 4 x 4 Lexus Rx 400h hybride lancé en juin dernier, la marque de luxe de Toyota va proposer une version hybride de sa berline GS au printemps. A terme, presque toute la gamme Toyota devrait s'y convertir. **Ludovic Lecomte**

La filière du GPL menacée de disparition

Coup dur pour le GPL. A la fin décembre, le Parlement a voté un texte limitant aux véhicules rejetant moins de 140 g de CO₂ le crédit d'impôt de 2 000 € accordé pour l'achat d'une voiture GPL, GNV ou hybride. Sur la trentaine de voitures GPL, seules la Clio et la Twingo sont désormais éligibles, alors que les ventes étaient reparties à la hausse. De quoi « casser le mouve-

ment », selon François-Xavier Dagnas, du Comité français du butane et du propane. « En se focalisant sur les rejets de CO₂, le Parlement n'a pas pris une décision raisonnable pour la filière GPL mais aussi pour le GNV qui aura du mal à s'en remettre. » Au bénéfice du diesel. Une mauvaise nouvelle pour Chevrolet ou Subaru qui n'en disposent pas dans leur gamme.

bio Issus de l'agriculture, les biocarburants ne sont intégrés, en France, qu'à hauteur de 1,2 % dans les carburants, contre 2 % préconisés par Bruxelles. D'ici à 2010, ce taux doit atteindre 5,75 %. Au printemps, Saab et Ford lanceront des modèles fonctionnant à l'éthanol E85 (85 % d'éthanol), mais aucune station-service n'en distribue en France.

prodiesel

Pour Carlos Ghosn, patron de Renault-Nissan, et Jean-Martin Folz, PDG de PSA Peugeot-Citroën, l'avenir passe par le développement des moteurs Diesel dotés de filtre à particules (FAP). Les coûts de développement de motorisations hybrides sont, selon eux, trop élevés et les modèles trop peu rentables. « Il n'y a aucune raison de les développer dans les marchés dominés par le diesel comme l'Europe », a ainsi déclaré Carlos Ghosn au dernier Salon de Tokyo.

« Pas d'hybride diesel avant des années »

Michel Gardel

Vice-président de Toyota France.

Comment avez-vous réagi à l'annonce de l'amendement sur le crédit d'impôt limité aux véhicules émettant moins de 140 g de CO₂ au km ?

Nous n'avons pas été surpris car nous savions très tôt qu'il y aurait une limite basse pour obtenir ce crédit d'impôt. Cela ne change en rien les intentions d'achat sur notre 4x4 hybride Rx 400h. Sa faible consommation et son attrait technologique sont ses atouts.

Sur quoi allez-vous miser, l'hybride ou le diesel ?



d'azote. Alors qu'ici, l'accent est mis sur le CO₂ et notre moteur Diesel D-Cat est très performant.

Verra-t-on un jour un véhicule hybride Diesel-électrique ?

Sans aucun doute. Mais pour des raisons de confort précaire, et surtout de coûts encore prohibitifs, il faudra attendre encore des années.

Shell a présélectionné les candidats à la reprise de ses activités GPL

Shell a indiqué hier avoir présélectionné les candidats à la reprise de ses activités de gaz de pétrole liquéfié (« Les Echos » du 13 septembre), dont le principal actif est le français Butagaz, et qu'il pourrait vendre ses activités par départements. Ses activités seraient valorisées entre 1,5 et 2 milliards d'euros. « Nous prendront une décision si la valorisation offerte est suffisante. (...) Différentes options de vente sont étudiées, y compris la vente des activités en plus d'une transaction », a indiqué le porte-parole, qui a confirmé l'intérêt pour l'appel d'offres du pétrolier Repsol. Sept autres consortiums sont sur les rangs : Eurazeo-Blackstone, Bain Capital-PAI, Goldman Sachs-KKR, Carlyle, BC Partners, le pétrolier brésilien Ultragas et l'Ipic d'Abu Dhabi.

ENVIRONNEMENT

La réduction des aides au GPL fait des mécontents

CONTRAIREMENT à l'Italie ou aux Pays-Bas, le GPL (gaz de pétrole liquéfié) n'a jamais vraiment décollé en France. Compte tenu de la suppression des avantages fiscaux dont il jouissait depuis 2001, ce carburant « propre » – il n'émet pas de particules et moins d'oxyde d'azote que l'essence et le gazole – risque de retrouver la marginalité dont il commençait à peine à s'extraire. L'adoption surprise, le 22 décembre 2005, d'un amendement à la loi de finances rectificative pour 2005 porte un rude coup au gaz de pétrole que quelques constructeurs (essentiellement Daewoo-Chevrolet, Renault, Subaru et Lada) proposaient dans leurs gammes.

Désormais, le gaz de pétrole entre dans le droit commun ; pour les véhicules GPL, comme pour les autres, le crédit d'impôt de 2 000 euros ne sera attribué

qu'à condition de ne pas excéder le seuil fatidique de 140 grammes de CO₂ au kilomètre. Résultat : alors que soixante-six modèles GPL pouvaient prétendre à cette aide, ils ne seront plus que quatre. Présentant un bilan écologique global plutôt favorable, le GPL souffre de ne pas faire beaucoup mieux que le diesel en matière d'émission de CO₂, qui demeure la référence essentielle des normes environnementales européennes.

Pour Lada France, dont 80 % des ventes concernent des modèles alimentés au gaz, la pilule est difficile à avaler. La modification introduite par les pouvoirs publics « remet en cause la pérennité de notre entreprise et engendrera des conséquences non négligeables chez nos sous-traitants ainsi que de grandes difficultés chez nos 90 distributeurs », affirme Roger Maricourt, président de Lada France, dans un

courrier adressé le 3 janvier au ministre délégué au budget, Jean-François Copé.

« La perturbation vient surtout du caractère tardif et imprévu de cette décision », estime Thierry Gilard, président de Subaru France (25 % des ventes en GPL). Il croit cependant encore à l'avenir de ce carburant dont le tarif est attractif (autour de 0,75 euro le litre), qui peut être utilisé avec un moteur essence et qui séduit les rouleurs allergiques au diesel.

Reste que les perspectives paraissent sombres. Renault, qui vend chaque année un millier de véhicules GPL et misait sur une nouvelle version du Scénic, revoit ses ambitions à la baisse. Chez Lada et Subaru, on note depuis quelques semaines chez les consommateurs un attentisme de mauvais augure. ■

J.-M. N.



CFBP infos

N°25 - Février 2006

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

Sommaire

■ Statistiques p 1

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

■ Actualités techniques et réglementaires p 4

Certificats d'Economie d'Energie : le point de la situation
Réglementation des équipements sous pression : circulaire d'application de l'arrêté du 15 mars 2000 modifié par l'arrêté du 30 mars 2005
Prévenir les risques liés à la grippe aviaire
Gestion de crises par le CFBP

■ En bref p 8

Un nouveau Président au CFBP
Livres vert de la Commission européenne

■ 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
Adresse :
8 Terrasse Bellini
92807 Puteaux cedex

N°SIRET : 784 855 033 00063

■ Statistiques

Données climatiques

En février 2006, la température moyenne s'est établie à 3,6°C.
Elle était de 2,9°C en février 2005 soit une hausse de 0,7°C.

	Février 2005	Février 2006
Température moyenne	2,9°C	3,6°C
Nombre de jours ouverts	20	20
Degrés-jours (DJ)*	366,2	348,0
Coefficient de rigueur**	1,19	1,13
Degrés-jours cumulés	708,4	750,2

* 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 FEVRIER 2006

- . GPLc : + 0,3 %
- . Ventes tous produits février : + 3 %
- . Installations neuves propane : - 12 %

Ventes de GPL en France (en tonnes) : mois de février 2006, cumul 2006 et variation 2005-2006

	MOIS			CUMUL		
	févr-06	févr-05	Variation	févr-06	févr-05	Variation
BUTANE						
Conditionné	29 660	33 076	- 10,3%	62 741	65 347	- 4,0%
Vrac	10 582	10 965	- 3,5%	21 106	22 599	- 6,6%
s/total butane	40 242	44 041	- 8,6%	83 847	87 946	- 4,7%
PROPANE						
Conditionné	13 206	13 779	- 4,2%	27 670	26 799	+ 3,3%
Condi/carburant	6 069	5 963	+ 1,8%	12 180	11 658	+ 4,5%
s/total conditionn	19 275	19 742	- 2,4%	39 850	38 457	+ 3,6%
Vrac carburant	2 969	2 793	+ 6,3%	5 719	5 460	+ 4,7%
Vrac 0 / 6t.	165 342	149 643	+ 10,5%	336 272	299 297	+ 12,4%
Vrac 6 / 12t.	22 948	23 145	- 0,9%	48 417	46 362	+ 4,4%
Vrac 0 / 12t	188 290	172 788	+ 9,0%	384 689	345 659	+ 11,3%
Vrac 12 / 80t	36 639	37 180	- 1,5%	76 586	72 670	+ 5,4%
Vrac 0 / 80t	224 929	209 968	+ 7,1%	461 275	418 329	+ 10,3%
Vrac > 80t	37 216	38 443	- 3,2%	77 162	76 872	+ 0,4%
s/total vrac	265 114	251 204	+ 5,5%	544 156	500 661	+ 8,7%
s/total propane	284 389	270 946	+ 5,0%	584 006	539 118	+ 8,3%
GPLc/stations	10 228	10 200	+ 0,3%	20 823	20 832	-0,0%
Total conditionné	48 935	52 818	- 7,4%	102 591	103 804	- 1,2%
Total vrac	275 696	262 169	+ 5,2%	565 262	523 260	+ 8,0%
TOTAL	334 859	325 187	+ 3,0%	688 676	647 896	+ 6,3%
<i>dont carburant</i>	<i>19 266</i>	<i>18 956</i>	<i>+ 1,6%</i>	<i>38 722</i>	<i>37 950</i>	<i>+ 2,0%</i>

Evolution des prix internationaux (CIF ARGUS Propane)

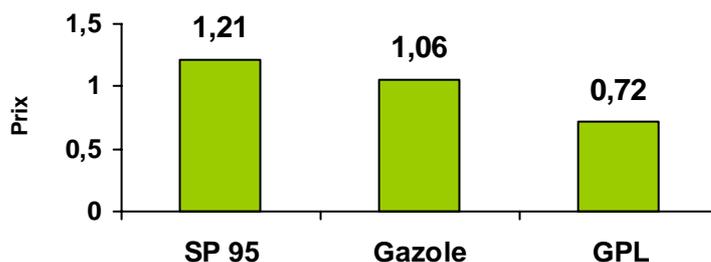
	Février 2006	Janvier 2006	Variation %
Moyenne mensuelle CIF ARGUS \$/tonne	545	613	- 11 %

Installations neuves Gaz Propane (Source : Qualigaz)

	MOIS			CUMUL		
	févr-06	févr-05	Var %	févr-06	févr-05	Var %
Alsace	43	34	+ 26%	64	59	+ 8%
Aquitaine	108	134	- 19%	247	270	- 9%
Auvergne	43	56	- 23%	85	100	- 15%
Basse-Normandie	43	36	+ 19%	83	84	- 1%
Bourgogne	36	32	+ 13%	71	69	+ 3%
Bretagne	91	83	+ 10%	187	179	+ 4%
Centre	73	82	- 11%	142	159	- 11%
Champagne-Ardenne	24	24	+ 0%	57	50	+ 14%
Corse	31	10	+ 210%	62	23	+ 170%
Franche-Comté	32	49	- 35%	46	110	- 58%
Haute-Normandie	18	39	- 54%	43	71	- 39%
Ile-de-France	19	24	- 21%	49	44	+ 11%
Languedoc-Roussillon	42	70	- 40%	97	133	- 27%
Limousin	41	35	+ 17%	81	60	+ 35%
Lorraine	34	25	+ 36%	63	58	+ 9%
Midi-Pyrénées	107	110	- 3%	211	226	- 7%
Nord-Pas-de-Calais	43	52	- 17%	89	97	- 8%
Pays de la Loire	43	94	- 54%	122	194	- 37%
Picardie	31	42	- 26%	89	92	- 3%
Poitou-Charentes	61	53	+ 15%	112	110	+ 2%
Provence-Alpes-Côte d'Azur	88	90	- 2%	174	168	+ 4%
Rhône-Alpes	106	148	- 28%	251	311	- 19%
TOTAL	1 157	1 322	- 12%	2 425	2 667	- 9%

Baromètre mensuel du GPL carburant

► **Février 2006** : le carburant le moins cher à la pompe : 0,72 €/ litre



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

Certificats d'économie d'énergie : le point de la situation

Difficile de prédire encore aujourd'hui quel niveau d'obligation pèsera sur les distributeurs de propane en 2006 dans le cadre de la loi d'orientation du 13 juillet 2005.

En effet, les décrets d'application de la mesure phare de la loi d'orientation de la politique énergétique française ne sont toujours pas parus, restant à l'étude pour l'instant auprès du Conseil d'Etat. Les fournisseurs d'énergie ne peuvent aujourd'hui se prévaloir que des projets de décret qui ont été communiqués jusqu'alors par l'Administration. Les décrets d'application qui devraient paraître très prochainement, espérons-le, sont au nombre de trois : le décret relatif aux certificats d'économie d'énergie, le décret relatif aux obligations d'économies d'énergie dans le cadre du dispositif des certificats d'économie d'énergie, et enfin le décret relatif à la délégation de service public pour la tenue du registre national des certificats d'économie d'énergie. Suivront également, après publication des premiers décrets, des arrêtés ministériels afin de préciser les objectifs impartis à chaque filière et à chaque obligé.

Il est clair aujourd'hui que les distributeurs d'énergie sont plutôt mal armés afin de respecter un objectif qui leur est théoriquement impartie à compter du 1^{er} janvier 2006. Il est d'autant plus difficile d'anticiper car les « règles du jeu » qui sont définies entre autres par les fameuses fiches de calcul ADEME / ATEE, déterminant la quantité d'énergie économisée par « action standardisée » (chaudière à condensation, robinet thermostatique, isolation des combles...)(), ne sont pas validées officiellement. Plus surprenant encore, les modalités de reporting à l'administration (DRIRE et préfectures) ne sont pas clairement établies et devraient être relativement complexes si l'on en juge par la première proposition faite par la DRIRE Ile-de-France. En effet, outre la récolte des fameux justificatifs prouvant la réalisation d'une action générant des économies d'énergie, il faudrait étayer de façon circonstanciée l'action des distributeurs pour prouver que ce sont véritablement eux qui sont à la source de l'action !*

En bref, l'Etat semble s'être fixé des objectifs ambitieux sans s'être donné les moyens de les rendre applicables rapidement. Peut-on penser qu'il y aura alors un report de la date de départ de la première période tri annuelle ? La réponse sera sans doute donnée par le Conseil d'Etat.

En attendant, l'ATEE organise un séminaire les 25 et 26 avril sur les certificats d'économie d'énergie où certains professionnels (et notamment Primagaz) présenteront l'avancée de leurs réflexions sur le dispositif. Faites parvenir vos demandes d'inscriptions à l'adresse suivante : seminaire-cee@atee.fr

Pour plus d'information sur le dispositif des certificats d'économie d'énergie, vous pouvez contacter Joël Chevassus à l'adresse suivante : j.chevassus@cfbp.fr

(*) Voir page suivante un exemple de fiche de synthèse

Certificats d'économies d'énergie

Fiche de synthèse N° 105

Isolation de combles ou de toitures

1. Secteur d'application

Bâtiment Résidentiel : maison individuelle et appartement existants.

2. Dénomination de l'opération standardisée

Mise en place d'une isolation thermique de résistance thermique $R \geq 5 \text{ m}^2\text{K/W}$ en comble ou en toiture.

Mise en place d'une isolation thermique de résistance thermique $5 \text{ m}^2\text{K/W} > R \geq 2,5 \text{ m}^2\text{K/W}$ en comble ou en toiture.

3. Conditions particulières à l'obtention de certificats

Les isolants doivent attester de leur conformité au marquage CE, être certifiés ACERMI ou autre certification équivalente et mis en œuvre conformément aux règles en vigueur.

Mise en place réalisée par un professionnel.

4. Durée de vie du produit : 35 ans

5. Montant de certificats par opération standardisée (exprimé en kilowattheure d'énergie finale économisée cumulée actualisée [kWh cumac] sur la durée de vie du produit)

Montant unitaire en kWh cumac/m², fonction de la résistance thermique (R), de la zone climatique et de l'énergie de chauffage – multiplié par la surface de l'isolation en m²

$R \geq 5 \text{ m}^2\text{K/W}$

$5 \text{ m}^2\text{K/W} > R \geq 2,5 \text{ m}^2\text{K/W}$

Montant unitaire en kWh cumac/m ²			Montant unitaire en kWh cumac/m ²		
Zone climatique	Energie de chauffage		Zone climatique	Energie de chauffage	
	Electricité	Combustible		Electricité	Combustible
H1	1 200	1 900	H1	550	870
H2	980	1 560	H2	450	710
H3	660	1 040	H3	300	480

Réglementation des équipements sous pression : circulaire d'application de l'arrêté du 15 mars 2000 modifié par l'arrêté du 30 mars 2005

Les conditions d'application de l'arrêté du 15 mars 2000 relatif à l'exploitation des équipements sous pression, modifié en dernier lieu par l'arrêté du 30 mars 2005 ont fait l'objet d'une circulaire ministérielle adressée aux préfets et DRIRE et qui sera publiée au BO du Ministère de l'économie, des finances et de l'industrie. (BSEI N°06-080)

m.camus@cfbp.fr

Prévenir les risques liés à la grippe aviaire

Le CFBP met en place un plan de prévention grippe aviaire

Dans le contexte actuel d'épizootie provoquée par un virus hautement pathogène, la profession souhaite participer à la prévention des risques liés à l'influenza aviaire.

En observant d'une part les arrêtés préfectoraux en vigueur à ce jour dans les départements de l'Ain et des Bouches du Rhône et pour répondre aux demandes et inquiétudes de la filière avicole nous nous engageons à prendre toutes les précautions que nous pouvons mettre en œuvre et garantir ainsi des livraisons avec un maximum de sécurité.

Pour cela le CFBP dans son plan de prévention en place depuis le 13 mars précise les moyens à mettre en œuvre, tant en matériel de désinfection (pulvérisateur et produit désinfectant agréé dans les véhicules de livraisons) qu'en équipement de protection pour les conducteurs.

Ce plan indique également le périmètre de nos actions à l'intérieur des zones de surveillance définies dans les arrêtés et décrit le protocole de désinfection que devront observer les conducteurs lors des livraisons de nos clients aviculteurs.

Les particularités liées aux contraintes techniques de nos véhicules et, notamment, l'utilisation du flexible, nécessitent la présence indispensable du client qui sera de ce fait informé en préalable de toute prévision de livraison.

Le conducteur fera signer au client un document attestant de la mise en œuvre effective des différentes étapes du protocole.

Communication de ce plan de prévention grippe aviaire

Une information de ces mesures de biosécurité est transmise à l'ensemble des groupements avicoles et des transporteurs concernés via chaque adhérent.

La communication par le CFBP est faite en parallèle à l'APVF (Association de Promotion de la Volaille Française) qui la diffuse aux différents syndicats avicoles qui en sont membres, ainsi qu'aux Préfectures concernées. ■

a.combes@cfbp.fr

Gestion de crises par le CFBP

Pour rappel, le CFBP a mis en place une procédure de gestion de crises en février 2005.

Les crises concernées sont celles n'impliquant pas directement les marques, particulièrement les accidents liés au GPLc et les accidents de transport de vrac impliquant des camions non marqués/trains.

Pour gérer au mieux ces crises, le CFBP a mis en place un numéro d'astreinte joignable 24H/24 : 01 41 97 09 92

L'incident GPLc du week-end du 18/19 février dernier concernant un véhicule Renault a démontré la pertinence de ce dispositif et la réactivité qu'il permet, notamment au niveau médiatique.

L'objectif ultime est en effet d'éviter une couverture médiatique négative de notre énergie en cas d'accident.

Depuis cet incident, notre numéro de crise a également été communiqué au service presse de Renault afin de gérer de manière coordonnée une éventuelle nouvelle crise, ainsi qu'à quelques journalistes clefs pour le CFBP afin d'éviter toute désinformation de leur part, comme cela a été constaté lors de cet incident (cf. ci-dessous le communiqué de presse rectificatif). ■

Paris, le 21 février 2006 – Le Comité Français du Butane et du Propane, représentant la filière GPL en France, tient à rectifier l'association hâtive et infondée qui a été faite entre l'intoxication au monoxyde de carbone (CO) d'une famille dans son automobile samedi dernier et le GPL carburant.

Tout d'abord, il ne s'agit pas d'une fuite de GPL comme certains articles de presse ont pu le mentionner, mais d'une intoxication au monoxyde de carbone qui est inodore comme la famille sujette à l'incident l'a décrit. Pour information, conformément aux spécifications administratives, le GPL est odorisé à l'aide de composés soufrés à l'odeur d'œuf putréfié afin que toute fuite accidentelle, même faible, puisse être détectée rapidement et facilement.

De plus, il est anormal et exceptionnel que du monoxyde de carbone, qui est présent en faible quantité dans les gaz d'échappement et ce, quelle que soit la carburation du véhicule (essence, diesel ou à gaz (GNV ou GPL)), s'accumule dans l'habitacle d'un véhicule roulant. La provenance du monoxyde de carbone inhalé par la famille reste inconnue à ce jour. Une enquête est en cours pour déterminer la cause de l'incident.

Le monoxyde de carbone résulte d'une combustion incomplète et sa présence dans l'habitacle d'un véhicule peut provenir de différentes origines dans lesquelles le GPL n'est en aucun cas un facteur aggravant.

Pour rappel, le GPL est un carburant « vert », moins polluant que les carburants traditionnels, non toxique en cas de fuite et dont la sécurité des véhicules qu'il équipe est accrue et définie par une réglementation internationale transposée dans chaque pays européen. D'autre part, les émissions de monoxyde de carbone d'un véhicule doivent être conformes à la norme européenne en vigueur au moment de la mise sur le marché du véhicule. La norme actuellement en vigueur (depuis Janvier 2006) est Euro IV.

Le CFBP se tient à la disposition des journalistes pour leur fournir des informations et des commentaires sur le GPL.

Un nouveau Président au CFBP

■ **François Varagne**, Directeur général d'Antargaz, est, depuis le 8 mars 2006 le président du CFBP. Il remplace **Francis Jan**, qui quittera ses fonctions chez Totalgaz pour prendre la direction des Spécialités de Total Raffinage Marketing.

« CFBP infos » adresse tous ses vœux de réussite à Francis Jan qui s'est très nettement impliqué dans la gestion des problématiques communes à la filière. « CFBP infos » souhaite également la bienvenue à François Varagne qui aura sans nul doute fort à faire compte tenu des modifications récentes du paysage français de la distribution des GPL.

Livre vert de la Commission européenne

La Commission européenne a publié son Livre vert : « *Une stratégie européenne pour une énergie sûre compétitive et durable* », dans lequel elle définit 6 domaines prioritaires spécifiques et 20 propositions de nouvelles actions concrètes

Disponible en téléchargement à l'adresse http://europa.eu.int/comm/energy/green-paper-energy/index_fr.htm

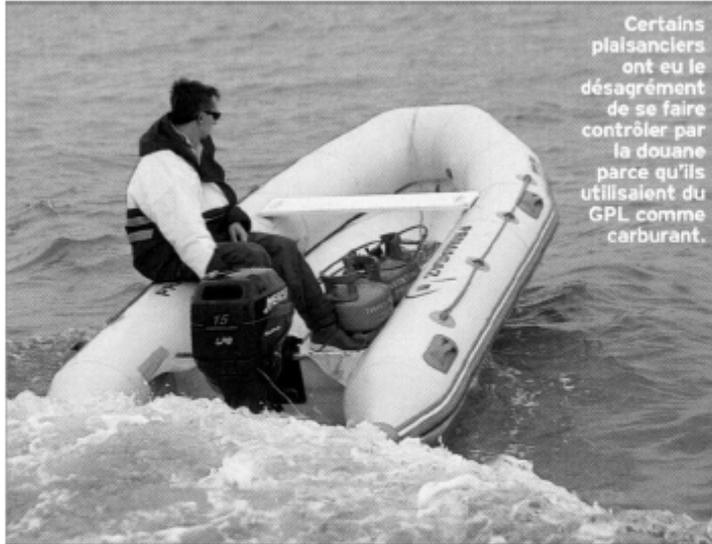
■ Dans la presse

- Hors-bord GPL : bouteilles de gaz en infraction ? - Neptunes Yachting moteur, 01/02/2006
- Qui veut la peau du GPL ? - L'Argus, 02/02/2006
- Le GPL encore diabolisé, Auto Plus, 28/02/2006

01/02/2006

Hors-bord GPL

Bouteilles de gaz en infraction ?



Certains plaisanciers ont eu le désagrément de se faire contrôler par la douane parce qu'ils utilisaient du GPL comme carburant.

JEAN-MARIE THIERRY

Mon annexe est équipée d'un moteur GPL Mercury de 9,9 ch, alimenté par une bouteille Twiny Primagaz. Or, j'ai entendu dire que les douanes

effectuaient des contrôles et pouvaient confisquer ces bouteilles ? Suis-je donc en infraction, et pourquoi ?

Martial Simonet (Le Cap d'Agde, 34)

La réponse de neptune

En fait, il s'agit d'une histoire de TIPP (Taxe Intérieure sur les Produits Pétroliers) qui ne s'applique pas si vous utilisez votre Twiny comme combustible pour alimenter votre barbecue, mais qui devrait légalement l'être dès que vous vous servez de votre bouteille de gaz comme carburant de votre hors-bord. Comme il est impossible à Primagaz de proposer un emballage différent pour chaque usage (comme c'est le cas du gasoil qui change de couleur selon son utilisation comme combustible pour chauffer sa maison ou comme carburant pour faire avancer son bateau), il existe un certain flou. La FIN et les douanes se seraient mises d'accord pour pousser l'État à trancher, enfin, dans le sens des plaisanciers. À suivre...

Qui veut la peau du GPL ?

Longtemps chahuté, le GPL redressait la tête. Mais le parlement vient de l'enfoncer à nouveau en accordant l'aide fiscale en fonction des émissions de CO₂. Résultat: seuls quatre véhicules pourront en bénéficier.

Dans la nuit du 20 au 21 décembre dernier, quelques sénateurs, sans doute pressés d'en finir, votent un amendement, adopté par le Parlement, dont ils ne soupçonnent peut-être pas les conséquences. En restreignant la prime environnementale de 2000 € aux seuls véhicules GPL, GNV, électriques et hybrides n'émettant pas plus de 140 g de dioxyde de carbone (CO₂) par kilomètre, ils ont tout simplement donné un coup de massue quasi définitif aux véhicules fonctionnant au GPL. Un type de motorisation qui commence tout juste à retrouver la faveur des automobilistes.

Tout, pourtant, avait bien commencé. En septembre dernier, le Premier ministre

Plébiscité aux Pays-Bas, en Pologne et en Italie, le GPL est méprisé en France

annonçait que le crédit d'impôt accordé

pour l'achat d'un véhicule propre (électrique, GPL, GNV et hybride) passait de 1525 à 2000 €. Les professionnels n'en attendaient pas tant. Le Comité français du butane et du propane (CFBP), qui regroupe l'ensemble des pétroliers distributeurs de GPL, souhaitait un élargissement de la prime dans le cas d'une transformation en seconde monte pour les véhicules âgés de cinq ans, au lieu de trois auparavant. Mais tout s'est corsé lors de l'arrivée du texte devant la représentation nationale.

Difficile à appliquer. « Les sénateurs ont imposé cette limite, et aujourd'hui, le texte est voté », regrette François-Xavier Dagnas, responsable du service GPL au CFBP. Sauf que, concrètement, c'est inapplicable. Côté véhicule neuf, l'offre se réduit comme peau de chagrin (*lire ci-contre*). En dessous du seuil de 140 g/km de CO₂, il ne subsiste que quatre modèles: les Renault Twingo et Clio dans leurs versions particulier et utilitaire. Côté GNV ou hybride, le choix est aussi limité. En seconde monte, la décision d'imposer la limite de 140 g pour bénéficier de l'aide n'est pas non plus simple à appliquer. **Obstacles administratifs.** Chaque installation fait l'objet d'une réception administrative isolée durant laquelle les émissions de CO₂ ne sont pas contrôlées. Ce sont donc les résultats de l'ancienne motorisation (à essence ou diesel) qui sont retenus. « Or, un véhicule transformé en GPL émet entre 11 et 15 % de CO₂ en moins par rapport à la version à essence, avance un installateur, mais personne ne prend en compte cette différence. De plus, les hommes politiques veulent nous imposer ce que les constructeurs ne réalisent pas pour eux-mêmes puisque le seuil des 140 g est un engagement pour 2008! »

La France n'est plus à un paradoxe ou à une exception près! Les Pays-Bas, l'Italie ou la Pologne plébiscitent le GPL. « Nous avons des historiques différents. En Italie, nous avons immatriculé 90000 véhicules l'an passé, alors

Il ne reste plus que 300 installateurs en France, contre 700, il y a cinq ans

que le gouvernement n'accordait pas encore d'aide fiscale, précise Fabrizio Sattamino, responsable pour la France de la société BCR, fabricant de kits GPL. Mais la France a été touchée par des accidents qui ont mis en avant le GPL, même si la faute revenait aux propriétaires. J'espère quand même que le marché va perdurer, surtout pour les modèles plus anciens.»

Chez Renault, la surprise est de taille également. Le dernier constructeur français à croire au GPL et à en proposer au catalogue reconnaît qu'il a « la faiblesse de croire que le gouvernement peut faire un pas en arrière. Mais, pour l'instant, nous sommes un peu démunis ». Tout comme les installateurs, qui

ne sont plus que 300 en France, contre 700 il y a encore cinq ans. Tous n'ont pas le même optimisme que le patron de RM Gaz dans les Yvelines (lire l'interview ci-dessous). Certains avaient le projet de s'agrandir, d'autres de recruter... Mais les projets attendront.

« Le crédit d'impôt était l'argument principal pour les automobilistes. Il reste heureusement le prix du carburant, toujours très compétitif (0,70 €, contre 1,20 € en ce moment pour le sans-plomb), et un vrai réseau de distribution de 2000 stations sur tout le territoire », conclut François-Xavier Dagnas. L'avenir ne se présente quand même pas sous les meilleurs auspices!

CATHERINE LEROY

Des déboires qui ont marqué les mémoires

Janvier 1999. Explosion à Vénissieux (69) d'une Renault 19 équipée au GPL après un épisode de violence urbaine. Un pompier est grièvement blessé.

Août 1999. La soupape de sécurité devient obligatoire.

Septembre 1999. Après avoir heurté un arbre, puis un poteau en béton sur une route des Bouches-du-Rhône, une Peugeot 205 GPL explose. La conductrice est tuée, un pompier secouriste blessé.

Mars 2000. Près de 2000 voitures sont en attente d'une homologation pour pouvoir rouler au GPL. Fautif: le nouveau modèle de soupape à 27 bars.

Septembre 2000. Les véhicules immatriculés depuis le 1^{er} janvier 2000

doivent repasser chez leur installateur afin d'être dotés d'une soupape de sécurité.

Janvier 2001. Les normes antipollution Euro III entrent en vigueur. A cette date, aucune voiture GPL ne peut être homologuée et donc vendue.

Mai 2001. Au Havre (76), une Peugeot 205 qui brûlait explose. Après enquête, il ressort que ce véhicule n'était pas équipé de la fameuse soupape.

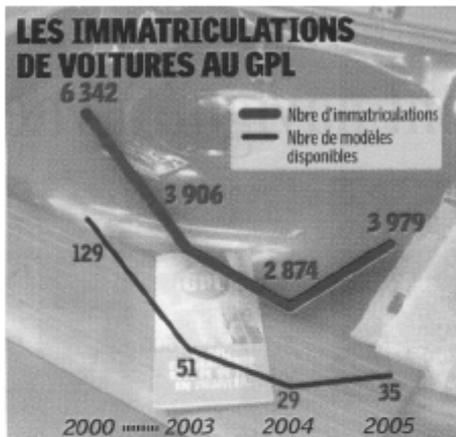
Février 2002. La date butoir pour installer ou aménager le réservoir avec une soupape de sécurité à gros débit est repoussée au 1^{er} octobre 2002.

Novembre 2002. Un couple et ses deux enfants sont blessés à Mitry-Mory (77) dans l'explosion de leur 4x4 Mitsubishi. Le

propriétaire du véhicule avait « bricolé » son installation GPL.

Décembre 2005. Les sénateurs votent un amendement limitant les crédits d'impôt pour les véhicules propres à ceux émettant moins de 140 g de CO₂ par km.

02/02/2006 (suite)



Les ventes de voitures neuves roulant au GPL avaient sensiblement progressé au cours de l'année 2005. Mais avec seulement quatre modèles – d'un seul constructeur (Renault) – répondant au nouveau critère du crédit d'impôt, les immatriculations risquent à nouveau de chuter.

Elles n'ont plus droit à la prime...

Depuis la nouvelle loi, ces voitures équipées au GPL ne bénéficient plus de la prime de 2 000 € à l'achat.

GPL

Chevrolet

Kalos 1.4: 153 g/km
Lacetti 1.6: 183 g/km
Nubira 1.6 et 1.8: 183 g/km
Rezzo 1.6 et 2.0: 208 g/km
Evanda 2.0: 213 g/km

Citroën

Jumper utilitaire: 295 g/km

Lada

Niva 1.7: 242 g/km

Peugeot

Boxer: 283 g/km

Renault

Mégane II coupé: 144 g/km
Mégane II berline: 144 g/km

Kangoo 1.2: 145 g/km

Scénic II: 151 g/km

Subaru

Forester 2.0: 181 g/km

Legacy: 161 g/km

HYBRIDE

Toyota Lexus RX 400 h:
192 g/km

Cinq rescapées

GPL

Renault Twingo 1.2:

122 g/km

Renault Clio 1.2: 126 g/km

GAZ

Citroën C3 GNV: 119 g/km

HYBRIDE

Toyota Prius: 104 g/km

Honda Civic IMA: 116 g/km

A Mantes, Roméo garde pourtant la foi

Garée devant l'établissement, une Toyota Prius bardée d'autocollants annonce fièrement la couleur: 92 grammes d'émission de CO₂ au kilomètre! Chez RM Gaz, société d'installation de systèmes GPL, Roméo Mencuccini n'est pas seulement le patron, c'est aussi sans doute le plus passionné du garage.

«Géo Trouvetout» intarissable, il ne se lasse pas de créer des engins originaux afin de promouvoir la filière GPL. Récemment, son prototype de Prius mixte électricité et GPL a alimenté les chroniques lors d'un Salon à Monaco.

« Cette voiture, c'est une vitrine technologique. Je voulais

démontrer qu'avec le GPL, on pouvait faire encore mieux ». Alors pourquoi tant d'acharnement sur cette filière? L'inventeur prend ça avec le sourire: « Depuis 1985 que je suis dans le gaz, des claques, j'en ai pris... Ce qui est gênant, c'est qu'en septembre dernier, on nous annonçait un crédit d'impôt augmenté pour les véhicules GPL, et puis, trois mois après, patatras. Je ne croyais pas au pouvoir du lobbying, mais là... » Et de citer le nom d'un constructeur français, visiblement peu enthousiaste à l'idée de développer des moteurs adaptés au gaz.

L'an dernier, Roméo Mencuccini a équipé environ 100 à 110 véhicules dans son garage de

Mantes-La-Jolie (78). Mais pour autant, il ne croit pas en une diminution de son activité malgré les ennuis causés au GPL: « Ce que l'on espérait en septembre, c'était un vrai démarrage de l'activité. J'étais très optimiste. Mais une baisse... Non, je crois plutôt que le marché va changer. Avant, on ne faisait que des grosses voitures, maintenant, vu le prix du pétrole, on va faire plus de petites. » Agacé mais loin d'avoir envie de baisser les bras, l'ingénieur mécanicien continue à croire en l'avenir du gaz et des moteurs hybrides: « Un moyen qui, tout comme le GPL, permet de diminuer les émissions de CO₂. »

ARNAUD MURATI

INTOXICATION AU MONOXYDE DE CARBONE

Le GPL encore diabolisé

Formidable présence d'esprit d'une mère de famille. Alors qu'elle circulait sur l'autoroute A7, elle s'est rendue compte que ses deux garçons assis à l'arrière étaient inconscients. Immédiatement alertés, les secours ont constaté que les passagers avaient été victimes d'une intoxication au monoxyde de carbone (gaz d'échappement inodore et très dange-

reux), surtout les deux garçons "sauvés *in extremis*" selon un pompier ! Aussitôt connue, cette affaire a fait les gros titres des journaux, laissant entendre que la défaillance était liée au fait que le véhicule – un Renault Espace de 1998 affichant 150 000 kilomètres – fonctionnait au GPL. Un point de vue pour le moins hâtif, même s'il y a davantage de raisons objectives que ce

type de carburation soit plus en cause que s'il s'agissait d'essence ou de diesel. Mais hélas, le doute ne sera pas levé, aucune enquête n'étant en cours, tant à l'initiative des forces de l'ordre que du constructeur ! Cependant, pas de panique, un tel incident est rarissime dans une auto en mouvement.



CFBP infos

N°26 - Mars 2006

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

■ En bref p 4

Nouvelle organisation des délégations régionales du CFBP
Campagne de communication pour le GPL
Une 2ème édition de la brochure « Crédit d'impôt - Mode d'emploi de EC2

■ Agenda p 5

Séminaire ATEE sur les Certificats d'économie d'énergie

■ 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
Adresse :
8 Terrasse Bellini
92807 Puteaux cedex

N°SIRET : 784 855 033 00063

■ Statistiques

Données climatiques (1)

	Mars 2005	Mars 2006
Température moyenne	7,6°C	7,0°C
Nombre de jours ouverts	22	23
Degrés-jours (DJ)	278,7	299,0
Coefficient de rigueur	1,03	1,11
Degrés-jours cumulés	1028,3	1095,4

(1) Nouveau mode de calcul de l'Observatoire de l'Energie pour les corrections climatiques :

- Période trentenaire 1976-2005 et non plus 1961-1990, soit une baisse du degré-jour trentenaire de -3 %
- Température seuil uniforme depuis 1970 et pour toutes les énergies : 17°C
- Relevés de température effectués dans 22 stations météorologiques (et non plus 42), soit une par région métropolitaine. Les moyennes sont pondérées par la population des régions au recensement de 1999.
- Formules du degré-jour (journalier) : on retient la formule « grand public » diffusée par Météo-France : si T° est la température moyenne d'une journée (c'est-à-dire $(T_{\min} + T_{\max}) / 2$), on écrit désormais : degré-jour = $17 - T^\circ$ si $T^\circ > 17^\circ\text{C}$ (= 0 sinon)

Toutes les données seront disponibles sur la base de données en ligne PEGASE à l'adresse : <http://www.industrie.gouv.fr/energie/statisti/pegase.htm>

(source : Observatoire de l'Energie)

Ventes de GPL en France (en tonnes) : mois de mars 2006, cumul 2006 et variation 2005-2006

	MOIS			CUMUL		
	mars-06	mars-05	Variation	mars-06	mars-05	Variation
BUTANE						
Conditionné	33 835	35 864	- 5,7%	96 576	101 211	- 4,6%
Vrac	12 418	11 914	+ 4,2%	33 524	34 513	- 2,9%
s/total butane	46 253	47 778	- 3,2%	130 100	135 724	- 4,1%
PROPANE						
Conditionné	14 637	15 519	- 5,7%	42 307	42 318	+ 0,0%
Condi/carburant	7 047	6 832	+ 3,1%	19 227	18 490	+ 4,0%
s/total conditionn	21 684	22 351	- 3,0%	61 534	60 808	+ 1,2%
Vrac carburant	3 241	3 145	+ 3,1%	8 960	8 605	+ 4,1%
Vrac 0 / 6t.	146 844	161 572	- 9,1%	483 116	460 869	+ 4,8%
Vrac 6 / 12t.	20 642	23 294	- 11,4%	69 059	69 656	- 0,9%
Vrac 0 / 12t	167 486	184 866	- 9,4%	552 175	530 525	+ 4,1%
Vrac 12 / 80t	34 030	35 743	- 4,8%	110 616	108 413	+ 2,0%
Vrac 0 / 80t	201 516	220 609	- 8,7%	662 791	638 938	+ 3,7%
Vrac > 80t	35 817	39 861	- 10,1%	112 979	116 733	- 3,2%
s/total vrac	240 574	263 615	- 8,7%	784 730	764 276	+ 2,7%
s/total propane	262 258	285 966	- 8,3%	846 264	825 084	+ 2,6%
GPLc/stations	10 777	11 287	- 4,5%	31 600	32 119	-1,6%
Total conditionné	55 519	58 215	- 4,6%	158 110	162 019	- 2,4%
Total vrac	252 992	275 529	- 8,2%	818 254	798 789	+ 2,4%
TOTAL	319 288	345 031	- 7,5%	1 007 964	992 927	+ 1,5%
<i>dont carburant</i>	<i>21 065</i>	<i>21 264</i>	<i>- 0,9%</i>	<i>59 787</i>	<i>59 214</i>	<i>+ 1,0%</i>

Evolution des prix internationaux (CIF ARGUS Propane)

	Mars 2006	Février 2006	Variation %
Moyenne mensuelle CIF ARGUS \$/tonne	505	545	- 7,5 %

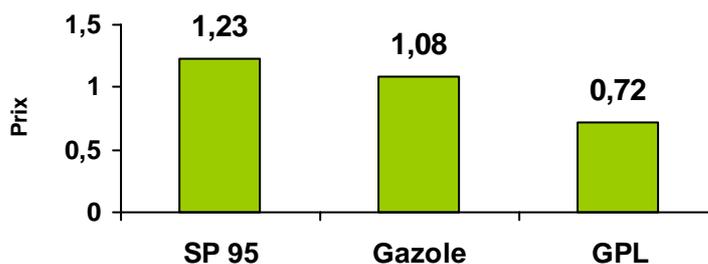
Installations neuves Gaz Propane (Source : Qualigaz)

	MOIS			CUMUL		
	mars-06	mars-05	Var %	mars-06	mars-05	Var %
Alsace	55	40	+ 38%	119	99	+ 20%
Aquitaine	102	121	- 16%	349	391	- 11%
Auvergne	46	47	- 2%	131	147	- 11%
Basse-Normandie	27	55	- 51%	110	139	- 21%
Bourgogne	39	34	+ 15%	110	103	+ 7%
Bretagne	74	106	- 30%	261	285	- 8%
Centre	82	85	- 4%	224	244	- 8%
Champagne-Ardenne	28	23	+ 22%	85	73	+ 16%
Corse	17	10	+ 70%	79	33	+ 139%
Franche-Comté	33	33	+ 0%	79	143	- 45%
Haute-Normandie	24	36	- 33%	67	107	- 37%
Ile-de-France	21	13	+ 62%	70	57	+ 23%
Languedoc-Roussillon	38	60	- 37%	135	193	- 30%
Limousin	37	36	+ 3%	118	96	+ 23%
Lorraine	38	31	+ 23%	101	89	+ 13%
Midi-Pyrénées	91	119	- 24%	302	345	- 12%
Nord-Pas-de-Calais	42	34	+ 24%	131	131	+ 0%
Pays de la Loire	81	104	- 22%	203	298	- 32%
Picardie	61	46	+ 33%	150	138	+ 9%
Poitou-Charentes	55	55	+ 0%	167	165	+ 1%
Provence-Alpes-Côte d'Azur	90	95	- 5%	264	263	+ 0%
Rhône-Alpes	135	208	- 35%	386	519	- 26%

Statistiques CCI installations Propane neuves ■ (source Qualigaz)

Baromètre mensuel du GPL carburant

► Mars 2006 : le carburant le moins cher à la pompe : 0,72 €/ litre



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

Nouvelle organisation des délégations régionales du CFBP

Lors de leur création, les Délégations régionales du CFBP avaient été mises en place selon une organisation liée à la « Convention PGP » signée en 1995 entre le CFBP et les Organisations Professionnelles du Bâtiment. Au nombre de sept, elles viennent d'être réorganisées selon une nouvelle carte et un regroupement en quatre grandes régions avec quatre responsables régionaux :

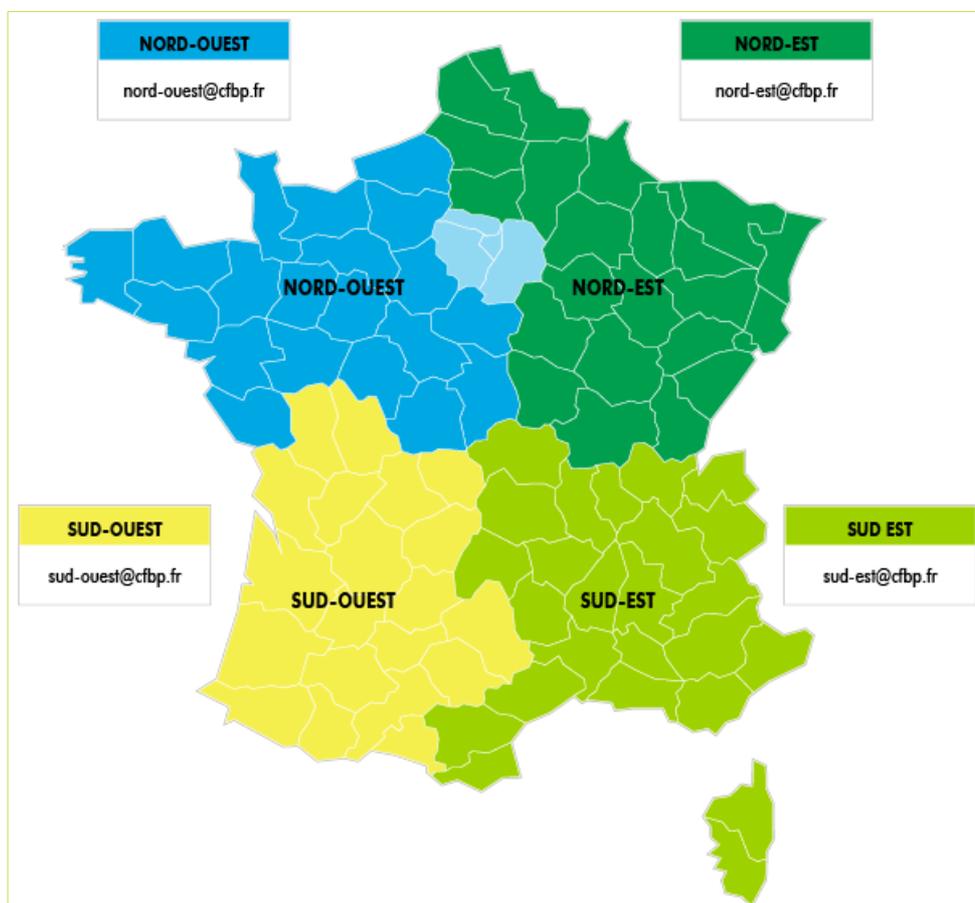
- Patrick Crouzard pour le Sud Est
- Jacques Darmon pour le Sud Ouest
- Christophe Hiroux pour le Nord Est
- Régis Lagrange pour le Nord Ouest

Cette nouvelle organisation volontariste :

- optimise la relation avec les OP régionales pour améliorer le taux d'anomalies et dégager du temps pour la promotion,
- prend en compte les nouveaux entrants (IS ...) pour l'établissement des certificats de conformité,
- développe le relais régional de la filière en renforçant le Délégué Régional comme interlocuteur privilégié des institutionnels, des centres de formation, des OP, des distributeurs de GPL.

Concernant les trois délégués régionaux précédemment en place, deux seront prochainement à la retraite : Patrick Allenet (ex région Centre) et Michel Lambert (ex région Méditerranée), tandis que Robert Lanzeré (ex région Ile-de-France-Normandie) sera détaché au siège du CFBP pour des missions transverses et développer des outils de promotion de la réglementation, de la sécurité, en appui des régions afin d'aider la période de transition.

La mise en place de cette organisation est en cours, selon la programmation prévue. Elle est bien accueillie par nos différents partenaires. ■



Les adresses

■ CFBP Sud Est

Actimart
1140, rue Ampère
13795 Aix-en-Provence cedex 03
Tél : 04 42 16 47 43
Fax : 04 42 16 47 44

■ CFBP Sud Ouest

Tech Village 2—Bât Memphis
18, avenue des l'Europe
31520 Ramonville-St-Agne
Tél et Fax : 05 61 73 12 13

■ CFBP Nord Est

Promotech Nancy-Brabois
6, allée Pelletier-Doisy
54603 Villers-les-Nancy cedex
Tél : 03 83 61 44 28
Fax : 03 83 44 18 53

■ CFBP Nord Ouest

« Les Hauts de Couëron »
Rue des Forgerons
Bât D1 - BP 66
44220 Couëron cedex
Tél : 02 40 63 47 23
Fax : 02 40 63 81 28

Campagne de communication pour le GPL

Le CFBP lance une nouvelle campagne de communication sur le GPL carburant : elle aura lieu en mai, avec des spots diffusés sur les ondes radio qui porteront sur l'attractivité du prix du GPL.

Une 2ème édition de la brochure « Crédit d'impôt - mode d'emploi » de EC2



La brochure réalisée par l'association Eau Chaleur Confort reprenant les dispositions fiscales sur les installations de chauffage et de production d'eau chaude vient d'être ré-éditée.

Ce second tirage, mis à jour, tient compte des modifications introduites par la loi de finances 2006 concernant le champ d'application et le montant des différents crédits d'impôt.

La brochure comprend 4 volets :

- Crédit d'impôt : les grands principes
- Produits concernés : chauffage et eau chaude
- Les cas particuliers : ce qu'il faut savoir
- Règles d'application et recommandations pratiques

Le CFBP, qui a participé à sa réalisation, a diffusé cette plaquette à ses adhérents.

Plaquette disponible également auprès des délégations régionales du CFBP et du service documentation : documentation@cfbp.fr

■ Agenda

25-26 AVRIL 2006

► Séminaire sur les certificats d'économie d'énergie organisé par l'ATEE, Association Technique Energie Environnement. Au programme :

- Une session plénière comprenant le cadre réglementaire, les modalités de fonctionnement, les gisements et l'analyse de rentabilité, le positionnement de l'ADEME, la contribution des professionnels.

- 3 ateliers :

- . atelier Bâtiments résidentiels et tertiaires
- . atelier Entreprises industrielles
- . atelier Collectivités territoriales & Transports

ATEE

47 avenue Laplace
94117 Arcueil cedex

www.atee.fr



■ Dans la presse

- Véhicules propres : sur la bonne voie ? Journal des Communes, 01/03/2006
- Maison individuelle : les particuliers séduits par le thermodynamique. Le Journal du chauffage et du sanitaire, 01/03/2006
- Chevrolet GPL, un coup dans l'aile. L'Automobile Magazine, 01/03/2006
- Chevrolet Epica L6 : Diesel ... en 2007. L'Echo, 14/03/2006
- Shell renonce à vendre le restant de ses activités GPL. Dépêche Reuters, 17/03/2006
- CFBP : François Varagne est élu président, Les Echos, 23/03/2006

Véhicules propres : sur la bonne voie ?

Depuis quelques années, les véhicules propres se sont installés dans quelques collectivités locales. A l'usage, leurs utilisateurs attendaient mieux. Ils les voulaient plus fiables, plus faciles à entretenir, et surtout plus performants... Avec les véhicules hybrides et les progrès décisifs attendus des véhicules électriques, ce « mieux » semble à nouveau en route.

C'est dur à admettre, mais malgré toutes les campagnes de sensibilisation et même toutes les aides publiques pourtant accordées généreusement, le seul levier qui soit assez puissant pour faire bouger les choses en matière de lutte contre la pollution issue des véhicules, c'est le prix du pétrole. Qu'il dépasse durablement les 50 dollars du baril et tous les responsables se souviennent alors qu'existe une infinité de solutions qui permettent d'en limiter les rejets nocifs, d'en diminuer la consommation, voire de s'en passer partiellement ou totalement.

De toutes façons, le pétrole aura un jour disparu. Même si les pays européens (volontairement) et les États-Unis (qui finiront bien par devenir un jour raisonnables...) réduisent leurs consommations de façon importante d'ici 2050, ceci ne compensera pas la croissance des demandes indienne ou chinoise. Les plus optimistes prévoient l'épuisement de la ressource pétrolière mondiale à la fin du XXIème siècle. Depuis 25 ans, en France, la consommation des carburants utilisés par les transports a augmenté de 70% pour trois raisons :

- le trafic des marchandises comme celui des voyageurs est en croissance continue, de même que les distances parcourues,
- le transport par route se développe au détriment du transport par chemin de fer,
- la mobilité urbaine et périurbaine a explosé, du fait de l'extension des banlieues.

Nouvelle cible : le CO₂

Résultat : les émissions polluantes dues au transport s'accroissent, malgré les progrès obtenus par les avancées techniques et par les réglementations européennes, de plus en plus restrictives. Ainsi, tous les 4 à 5 ans, des normes européennes révisent à la baisse les



Station GPL en multidistribution (ELF/Antargaz) : une énergie qui peine à trouver sa voie.

seuils d'émission des principaux polluants des véhicules : dioxyde de soufre, monoxyde de carbone, hydrocarbures imbrûlés, oxyde d'azote et particules.

Et de fait, pour ces polluants réglementés, la part des transports a fortement diminué entre 1993 et 2003, puisqu'elle est passée de 12 à 3% pour le dioxyde de soufre, de 57 à 30% pour le monoxyde de carbone.

Le problème vient aujourd'hui de l'un des polluants non-réglementés : le dioxyde de carbone, ou gaz carbonique (CO₂). Il s'agit de l'un des principaux agents de l'effet de serre, et donc du changement climatique. Il est prévu que sa part pourrait passer de 22% des

émissions françaises de polluants en 1990 à 27% en 2010.

Or, de tous les modes de transports, c'est le transport routier qui est de loin le plus gros émetteur de gaz carbonique (84% à lui seul), devant le transport aérien (11%).

Donc, le simple respect des engagements pris par la France de réduction de ses gaz à effet de serre dans le cadre du protocole de Kyoto supposerait que le secteur des transports économise 4 millions de tonnes de CO₂.

D'abord, agir sur ce qui existe

La première action concerne les moteurs existants. Les constructeurs européens, japonais

01/03/2006 (suite)



La mairie de Meudon a équipé ses services techniques de véhicules à bi-carburant (essence-GPL) depuis 2003.

et coréens se sont engagés à réduire les émissions de gaz carbonique des véhicules neufs. D'ici à 2008, elles passeront en France de 155 g/km (en 2003) à 140 g/km. De 2008 à 2012, elles devront baisser jusqu'à 120 g/km.

En ce qui concerne le soufre, la norme Euro 5, d'ores et déjà en préparation pour entrer en vigueur en 2010, prévoit de s'attaquer à la vache sacrée des automobilistes français : le moteur Diesel (70% des ventes de véhicules neufs en 2003). A partir de 2009, l'utilisation conjointe de carburants sans soufre et de pots catalytiques adaptés permettra de réduire de façon efficace les émissions de tous les polluants réglementés.

En ce qui concerne les émissions de CO₂, les efforts de tous les constructeurs font désormais l'objet d'un classement par l'Ademe établi à partir des valeurs d'émission les plus faibles. On constatera que pour y trouver un constructeur français de véhicule à essence, il faut descendre jusqu'à la 13^{ème} place (Renault, avec la Twingo 1,2 l). Pour le Diesel en revanche, les constructeurs fran-

çais s'en sortent mieux (Citroën, 3^{ème} avec la C2 1, 4l HDI), avec 16 modèles sur les 20 premiers.

Pour polluer moins, il faut consommer moins. Mais comment consommer moins tout en gardant la même puissance utile ? A cette question répond une solution nouvelle : l'apparition de moteurs à cylindrée réduite mais à performances maintenues (en anglais « downsizing »), grâce à l'adjonction d'un turbocompresseur. Ainsi, un moteur de 1,8 turbocompressé est-il aussi puissant qu'un moteur classique de 3 litres, pour une consommation réduite de 20%.

Les biocarburants : ils montent en puissance

Après avoir agi sans toucher au carburant lui-même, les véhicules « propres » bénéficient d'un véritable saut qualitatif avec l'utilisation de plus en plus importante des biocarburants, dont la part incorporée devra s'élever en 2010 au minimum à 5,75% (en contenu énergétique), suivant

les dispositions d'une directive européenne du 8 mai 2003.

Au niveau mondial, le biocarburant le plus utilisé est l'éthanol. Au Brésil, son taux d'incorporation atteint les 80%. En France, l'Institut français du Pétrole travaille sur la production d'éthanol à partir de matière lignocellulosique tirée de plantes arbustives à croissance accélérée. Mais en France, pour le moment, on privilégie plutôt le Diester, un mélange d'huile de colza et de tournesol. En 2010, le plan national adopté en septembre 2004 aboutira à produire 1,5 millions de tonnes de Diester par an. Mais on ne pourra guère faire mieux, car les surfaces cultivables sont limitées.

Les autres carburants sont bien connus et déjà utilisés de façon courante : le GPL (un mélange butane/propane) équipe 180 000 véhicules en France, dont un nombre important de véhicules particuliers. Des accidents spectaculaires, dont les causes sont désormais élucidées et éliminées (elles ne tenaient pas au GPL lui-même, mais au réglage de la

01/03/2006 (suite)

carburant, à la conception des réservoirs et à la ventilation des parkings), ont handicapé son développement. Toutefois, en ce qui concerne l'émission de CO₂, son bilan est mitigé (- 11% seulement par rapport à l'essence classique)

Le GNV (à base de méthane) est également utilisé, quoiqu'à un degré moindre (7 500 véhicules environ en France) et uniquement pour des bus ou des flottes d'entreprises (Gaz de France, bien entendu, et les villes de Dunkerque, Lille, Nancy, Nantes, Bordeaux ou Montpellier).

Le hic, c'est que du point de vue de son bilan anti-pollution, le GNV est au niveau du... gazole pour l'émission de gaz à effet de serre.

Pour le reste, il ne fume pas, ne rejette pas de benzène et peu de particules, de monoxyde d'azote et de monoxyde de carbone.

D'autres carburants sont encore à l'étude, des gazoles issus de gaz naturel ou du charbon, en attendant celui tiré de la biomasse, sur lequel travaille actuellement Total : il s'agirait de transformer les rejets de l'agriculture ou de l'exploitation forestière, et d'en faire du gazole après une phase de gazéification.

Les véhicules alternatifs : où en est-on ?

Complémentaire de l'approche par le carburant, l'approche par la technologie constitue

l'étape suivante dans la marche vers les « véhicules propres ». La première solution intéressante, et comme telle soutenue par l'Ademe, est celle concernant les véhicules dits « hybrides ».

Au sein du même véhicule vont cohabiter un moteur électrique relayé par un moteur thermique classique. Plusieurs constructeurs s'y sont lancés, comme Toyota avec sa Prius, Honda avec sa Civic IMA, Ford avec son 4x4 Escape. Un crédit d'impôt de l'ordre de 3 000 Euros est accordé aux acquéreurs de véhicules hybrides.

Signalons pour mémoire l'astuce développée par Citroën avec la C 3 : le système dit « Stop and Start » (le moteur se coupe aux feux

L'étiquette-énergie : un dispositif simple et efficace

Nelly OLIN, la ministre de l'Ecologie et du Développement durable faisait, début janvier, la démonstration de la mise en place en avance, par les deux constructeurs français PSA et Renault, de l'étiquette-énergie prévue par le Plan Climat.

Cette étiquette, de A à G, doit inciter les Français à acheter des voitures plus propres et plus économes. Elle informera les acheteurs de voitures sur les émissions de CO₂, responsable de l'effet de serre et du réchauffement climatique.

De A à G, cette étiquette-énergie est semblable à celle qui existe pour les produits électroménagers. C'est une mesure qui se veut être à la fois bonne pour l'environnement, et bonne pour le porte-monnaie.

Cette étiquette est rendue obligatoire par un arrêté (publié au JO le 10 novembre 2005) sur les voitures neuves à la vente à compter du 10 mai 2006. Mais PSA et Renault ont décidé de l'appliquer dès à présent dans leurs points de vente.

C'est une mesure écologique, positive, d'information, qui a fait l'objet d'un long travail et d'un consensus avec tous les constructeurs automobiles, français et étrangers.

L'étiquette-énergie deviendra également obligatoire pour les logements à partir du 1er juillet de cette année, dans le cadre des diagnostics de performance énergétique obligatoires à l'occasion de toute vente (et de toute location à partir du 1er juillet 2007). Elle s'étendra ainsi à tous les produits qui consomment de l'énergie.

L'étiquette-énergie est aussi l'une des mesures phares du Plan Climat 2004-2012, qui compte des mesures fiscales en faveur des voitures propres.

Rappelons que le Plan Climat 2004-2012, annoncé le 22 juillet 2004 par le Gouvernement, doit permettre à la France de remplir son engagement au titre du protocole de Kyoto (émissions de gaz à effet de serre en 2008-2012 au même niveau qu'en 1990).

Le Plan Climat 2004-2012, dont l'étiquette-énergie figurait parmi les actions phares, a été renforcé depuis

par des mesures complémentaires annoncées par le Premier Ministre Dominique de Villepin fin 2005 :

- un crédit d'impôt renforcé pour les économies d'énergie et les énergies renouvelables.

- Un crédit d'impôt a été mis en place par le Plan Climat 2004-2012 et il est en vigueur depuis le début de cette année. Les taux de remboursement sont relevés depuis le 1er janvier 2006 : pour les matériaux d'isolation et les chaudières à condensation ils passent à 40%, au lieu de 25% (pour les logements antérieurs à 1977 et acquis depuis moins d'un an, pour inciter à la réalisation rapide des travaux) ; pour les énergies renouvelables comme les chauffe-eau solaires ils passeront à 50% au lieu de 40% ; C'est un soutien très fort donné en particulier à la filière solaire.

- Un crédit d'impôt renforcé pour la voiture propre : les véhicules aidés par crédit d'impôt (hybride, GPL et GNV) seront aidés à hauteur de 2000 euros au lieu de 1 500 euros.

- Un grand programme de R&D de 100 millions d'euros pour un véhicule sobre en carburant avec l'objectif de créer une voiture familiale émettant moins de 100 grammes de CO₂ par km

- Atteindre l'objectif européen de 5,75% de biocarburants dès 2008 grâce à de nouveaux appels d'offres. Le Plan Biocarburants sera accéléré par de nouveaux appels d'offre qui vont permettre d'atteindre le taux de 5,75% dès 2008 au lieu de 2010

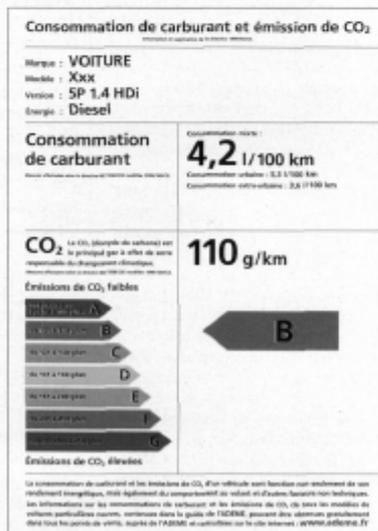
- Une majoration de la taxe à l'immatriculation sur les cartes grises pour les véhicules très émetteurs de CO₂. Cette majoration est ciblée sur les véhicules particuliers qui émettent plus de 200 grammes de CO₂ par km, soit 8% de ventes. Aujourd'hui des

véhicules familiaux sont disponibles en-dessous de ce seuil : il s'agit donc d'encourager l'achat de véhicule propre.

- La majoration sera : de 2 euros par gramme de CO₂ supplémentaire entre 200 grammes de CO₂ par km et 250 grammes de CO₂ par km ; de 4 euros par gramme de CO₂ au-delà de 250 grammes de CO₂ par km. La mise en œuvre de cette taxe est inscrite en Loi de finances 2006 à compter du 1er juillet 2006.

Source

http://www.ecologie.gouv.fr/article.php?id_article=6996



01/03/2006 (suite)

Pile à combustible : échéance 2010 ?

Mais l'avons tous appris en classe de Physique-Chimie : quand on y fait passer un courant par deux électrodes, l'eau se décompose en oxygène et en hydrogène. C'est l'électrolyse. La réaction inverse est celle qui se produit dans une pile à combustible : la combinaison de l'oxygène (en l'occurrence, celui de l'air) et de l'hydrogène, cela donne de l'eau et de l'électricité.

Il y a quelques années, les promoteurs de cette idée émettaient l'hypothèse que les premiers véhicules fonctionnant de cette façon pourraient être commercialisés dès 2010. Le groupe PSA avait même lancé un programme de recherches sur le sujet pour la voiture particulière, et quelques bus expérimentaux roulent « à l'hydrogène » (bien que ce terme soit impropre, puisque l'hydrogène ne sert qu'à produire l'énergie finale qui est l'électricité) dans neuf villes européennes.

On sait comment générer cette réaction à bord même d'un véhicule. Le (gros) problème technique à résoudre est celui du stockage de l'hydrogène. Il serait trop dangereux, et de toutes façons trop lourd, de le stocker dans des bouteilles. Les chercheurs explorent donc l'idée du « reformage » : l'hydrogène serait produit (et non plus stocké) à l'aide d'un mini-réacteur chimique, à partir d'un matériau transformable sans danger, et qui en contiendrait beaucoup : par exemple le méthanol, ou certains carburants de synthèse.

Mais alors, on retombe sur le problème de la production de CO₂ : le reformage en dégage, alors que le stockage en bouteilles, lui, ne dégage que de l'eau. Mais il coûte quatre fois plus cher et les problèmes de sécurité qu'il pose sont mal maîtrisés.

Et ce n'est pas tout : si on produit l'hydrogène par électrolyse, et que l'électricité nécessaire provient d'une centrale thermique fonctionnant au charbon ou au pétrole, le gain est nul face à l'essence ou au gazole au plan global de la lutte antipollution. Si on le produit par sublimation de l'eau à très haute température, celle-ci ne peut être fournie que par une centrale nucléaire, et on retombe alors sur le problème des déchets.

Seule solution écologiquement viable à moyen terme : l'électricité fournie par une centrale solaire. Mais on se heurte vite à un problème de capacité. A très long terme, on pourra sans doute tirer l'hydrogène de certaines bactéries ou de certaines algues. Pour le moment, la dernière tendance serait de tirer parti du stockage à grande échelle des gaz emprisonnés dans des « pièges » géologiques ou dans d'anciens puits de pétrole épuisés, et d'attendre que le prix du pétrole monte aussi haut que celui de l'hydrogène.

Ce qui repoussera inévitablement l'échéance de 2010 à ... beaucoup plus tard.



Dans certaines communes, le parc des véhicules électriques s'étend jusqu'aux « utilitaires » pour la voirie.

rouges et dans les encombrements, et repart sur un simple coup d'accélérateur).

On mentionnera également une idée audacieuse, et qui pour le moment ne semble pas attirer l'attention des grands constructeurs : la City Cat's, qui fonctionne uniquement à l'air comprimé.

Véhicules électriques : à quand les batteries de longue durée ?

En matière de pollution, comme de silence et d'économie, la « pierre philosophale », c'est bien entendu la voiture électrique. Le moteur électrique d'une petite berline développe une puissance d'environ 20 kilowatts. La batterie qui l'alimente se recharge par simple branchement sur le réseau EDF avec une prise 16 Ampères de type « machine à laver ». C'est l'autonomie de la batterie qui empêche pour le moment les véhicules électriques d'être utilisés sur la route comme une automobile classique. La pointe de vitesse d'un moteur électrique (110 km/h) est à peine inférieure à celle d'un moteur thermique, mais pour le moment une voiture particulière doit s'arrêter tous les 60 à 80 km pour recharger, et la recharge d'une batterie complètement épuisée dure six heures, ce qui est déjà intéressant pour les flottes captives qu'utilisent presque toutes les municipalités, et qui peuvent faire recharger de nuit, dans le garage municipal, les véhicules utilisés pendant la journée.

Une petite berline électrique consomme environ 25 kWh aux 100 km. Si elle roule

8 000 km par an, le prix de sa consommation annuelle équivaut à celui d'un chauffe-eau !

En ce qui concerne leur coût d'achat, les véhicules électriques seraient à peu près en équivalence avec leurs homologues thermiques, n'était le prix des batteries. C'est pourquoi les industriels fabricants de batteries ont mis au point des formules de location qui comportent la maintenance et le recyclage en fin de vie, et pourquoi le coût d'un véhicule électrique s'affiche « hors batterie ». Il faut compter environ 100 Euros par mois pour louer la batterie d'une voiture particulière et environ 115 Euros pour louer celle d'un véhicule utilitaire léger.

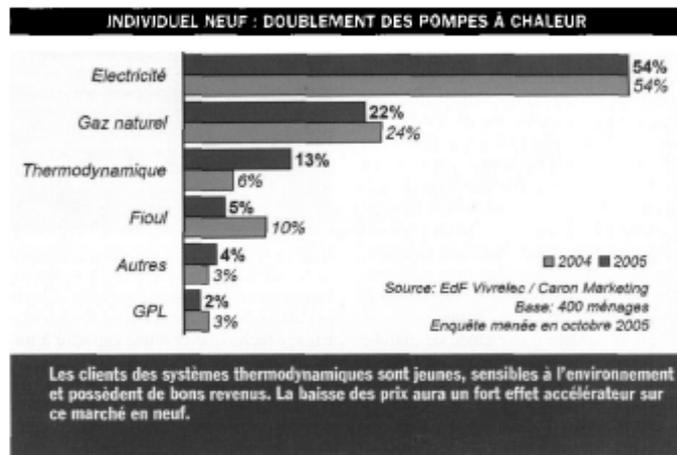
L'effort principal des fabricants de batteries se porte désormais sur la recherche de la plus large autonomie possible. Ainsi, EDF et le groupe Bolloré travaillent-elles actuellement à la réalisation d'une batterie expérimentale dite LMP (pour Lithium Métal Polymère) d'une puissance de 3 kWh. Avec cette technologie, les chercheurs visent à atteindre une autonomie dépassant 200 km. Le seuil des 300 km est prévu dans moins de cinq ans. Certes, on sera loin des 6 à 700 km d'autonomie sur route d'une berline de milieu de gamme à moteur thermique, mais on sera déjà très proche de son autonomie en ville (400 km environ), et les progrès accomplis rapidement ces dernières années fondent des espoirs plus sérieux que ceux ayant naguère porté la technologie des piles à combustible (voir encadré). ■

Maison individuelle: les particuliers séduits par le thermodynamique

L'étude annuelle menée par André Caron pour EdF montre l'intérêt des particuliers pour les pompes à chaleur. L'offre des constructeurs est à la traîne.

En seulement un an, l'installation de systèmes thermodynamiques – pompes à chaleur géothermiques ou aérothermiques – comme source principale de chauffage a doublé en maison individuelle. C'est ce qui ressort de l'enquête que mène André Caron, du cabinet Caron Marketing, pour EDF. Les mouvements de prix des énergies fossiles ont conduit 13% des 400 ménages interrogés à choisir cette source d'énergie; c'est 7% de plus qu'en 2004. Un glissement dont ont souffert le gaz et principalement le fioul: -50% d'installations. Les interviews menées par Caron Marketing soulignent bien que ces clients ont fait ce choix de systèmes thermodynamiques pour anticiper les hausses des énergies et pour «consommer propre». L'électricité «effet Joule» ne souffrirait pas de ce mouvement: les clients continuent d'argumenter leur choix par un budget d'installation faible, souvent dans le prix de base des constructeurs de maisons individuelles, et la simplicité d'usage.

Deuxième enseignement: le thermodynamique est plus souvent mis en œuvre quand l'offre est proposée par des artisans ou des maîtres d'œuvre; les constructeurs de maisons individuelles continuent à majoritairement proposer «l'effet Joule» (66% des cas) ou le gaz (24%). Il est aussi choisi sur les projets vastes (150 m² contre 110 en électrique), aux enveloppes les plus élevées – plus de 185000€ contre



107000€ pour l'effet Joule – et par des clients plutôt jeunes (45% ont 30-39 ans) et dotés de revenus largement plus élevés que la moyenne nationale: 47% sont dans la tranche 2300 - 3700€.

Troisième enseignement: le potentiel du thermodynamique est important. Quand 58% de tous les interviewés disent avoir une «forte sensibilité» à l'écologie, les acheteurs de pompes à chaleur sont 75% dans cette catégorie; et aucun d'eux ne répond avoir une «faible» sensibilité sur ce sujet.

L'engouement révèle aussi des frustrations: 18% des interrogés avaient initialement fait ce choix, 8% l'ont abandonné en raison du prix des équipements et 3% l'ont adopté en raison de la hausse des énergies fossiles. Par ailleurs, en 2005, seuls 42% des nouveaux propriétaires avaient initialement choisi «l'effet Joule» et 54% l'ont installé parce que leur parcelle n'était pas raccordable au réseau gaz naturel, et 5% se sont détournés de la pompe à chaleur en raison du prix. Des obstacles surmontables. ■

01/03/2006

CHEVROLET GPL, UN COUP DANS L'AILE

Coup dur pour Chevrolet, qui a vendu, en 2005, 29 % de ses voitures en GPL. Ses modèles émettent plus de 140 g/km de CO₂ et ne bénéficient plus du crédit d'impôt de 2 000 € (voir p. 20)... Beau joueur, le réseau a décidé d'offrir l'installation GPL (entre 2 000 et 3 000 €) à ses clients.

L'ÉCHO

(Corrèze)

13/03/2006

Chevrolet Epica L6

Diesel... en 2007



La nouvelle venue sur le segment des berlines routières se nomme Chevrolet Epica. Le monogramme "L6" s'adjoint au nom du modèle pour mieux marquer la différence de cette nouvelle berline équipée de motorisations 6 cylindres. Autre caractère distinctif, il s'agit de 6 cylindres en Ligne, une architecture réputée et raffinée. Extrêmement compactes, les moteurs sont placés transversalement dans le compartiment moteur.

4,805 m de longueur, 1,810 m de large et 1,450 m de hauteur, la Chevrolet Epica L6 se veut plus spacieuse que sa devancière, la Chevrolet Evanda. Cette traction avant dispose d'un empattement de 2,700 m, de lignes tendues et de nervures visibles sur les flancs, du passage de roue avant à l'optique de phare arrière. Feux avant

fuyants, passages de roues marqués, feux arrière saillants, fluidité d'ensemble : la Nouvelle Chevrolet Epica L6 dispose d'atouts esthétiques indéniables.

Dans un premier temps, deux motorisations seront proposées :

- un moteur 6 cylindres en Ligne essence de 2.0l, de 142ch sur Epica L6 2.0l
- un moteur 6 cylindres en Ligne essence de 2.5l, de 157ch sur Epica L6 2.5l

L'Epica disposera également, début 2007, d'une motorisation turbo-diesel common-rail qui viendra compléter cette gamme. Fidèle à sa position de leader des solutions GPL, Chevrolet proposera également, au lancement de l'Epica L6 en juillet, une solution bicarburant GPL.i. Sur notre marché, il est évident que seule la version diesel permettra à cette Chevrolet Epica de se faire une place honorable.

17/03/2006

Shell renonce à vendre le restant de ses activités GPL

LONDRES, 17 mars (Reuters) - En l'absence d'offre suffisamment intéressante, Royal Dutch Shell <RDSA.L> a finalement décidé de garder son activité de distribution et de commercialisation de gaz de pétrole liquéfié (GPL), mettant un terme à un processus de mise en vente qui a duré 18 mois et pour laquelle Total <TOTF.PA> figurait parmi les candidats présélectionnés.

"Après avoir testé le marché en profondeur, nous en avons conclu qu'il y avait une valeur plus grande à dégager pour l'actionnaire en Shell en gardant ces activités profitables", dit Ron Blakely, vice-président aux Finances de Shell Downstream. Shell, troisième pétrolier mondial coté par la capitalisation, avait fait savoir en septembre 2004 qu'il réexaminerait ses choix après avoir reçu une offre non sollicitée pour son GPL.

Il avait dressé la semaine dernière une liste de candidats retenus pour cette activité mise en vente en deux blocs pour maximiser l'intérêt et devait annoncer les heureux gagnants cette semaine, a dit à Reuters une source proche des discussions.

La division en deux blocs des actifs mis en vente avait permis à Total <TOTF.PA> et au néerlandais SHV, premier distributeur mondial de GPL, de participer à la dernière étape des enchères pour les actifs en dehors de la France, de la Grande-Bretagne et du Bénélux, a expliqué un analyste.

Le conglomérat brésilien Ultrapar Participacoes <UGPA4.SA> et un consortium formé par les firmes de capital risque PAI et Bain avaient eux été retenus pour les enchères des actifs de Shell en Grande-Bretagne, en France et au Bénélux, a-t-elle encore dit.

L'espagnol Repsol <REP.MC> de son côté avait un moment espéré pouvoir racheter le tout dans le but de le fusionner avec ses propres opérations dans le GPL et de créer une nouvelle entité qui serait un jour éventuellement cotée en Bourse.

Mais finalement Repsol ne figurait même pas dans le dernier carré des prétendants, a signalé la source.

Shell a le plus grand mal à rétablir des relations de confiance avec les investisseurs après le scandale de surestimation de ses réserves en 2004 et l'annonce de gros dépassements budgétaires sur certains projets importants l'année suivante.

Certains analystes estiment qu'il n'est pas particulièrement encourageant que le marché ne partage pas les vues de Shell sur la valeur des actifs à vendre. Ils soulignent aussi que le cash que la vente aurait produit aurait pu servir à racheter des titres. "Voilà un nouvel exemple de leurs défaillances", a dit un analyste, sous le couvert de l'anonymat.

DECISION FINANCIERE, NON STRATEGIQUE

Quant au fait que Shell conserve finalement cette activité, "c'est une décision financière et non un changement de stratégie", a expliqué Blakely. Cette activité répond aux critères de rendement de Shell, a par ailleurs dit une porte-parole.

Dans les faits, une partie des opérations GPL de Shell ont déjà été vendues, au Portugal, aux Antilles, au Brésil, au Paraguay et en Italie, pour 350 millions de dollars environ.

Shell précise en outre que la décision de conserver le restant des opérations GPL n'a eu aucun impact sur son programme de cessions dans la mesure où celui-ci avait déjà atteint l'objectif de 12 à 15 milliards de dollars à la fin 2005.

Shell avait annoncé en septembre 2004 son projet de vendre des activités connexes pour financer son programme d'investissement triennal de 45 milliards de dollars destiné à la production et à la prospection. /WYE

Reuters le 17 mars 06 à 12 58 .

Ref : MTFH54100_2006-03-17_11-58-42_L17666003_NEWSITEM.

23/03/2006

CFBP

François Varagne

François Varagne est élu président du Comité français du butane et du propane (CFBP), organisation professionnelle représentant la filière du gaz de pétrole liquéfié (GPL) en France.

FRANÇOIS VARAGNE, cinquante ans, a



commencé sa carrière en 1984 dans la filière énergétique en tant que directeur commercial de la Sidec (Société Industrielle pour le Développement de l'Énergie Charbon). Au cours de ces vingt dernières années, il a successivement dirigé les sociétés Adia Interim, Brink's France et GTI devenu aujourd'hui Keolis. Il est depuis cinq ans président-directeur général d'Antargaz, fonction qu'il continuera d'occuper.



CFBP infos

N°27 - Avril 2006

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

Certificats d'économie d'énergie : l'ATEE lance le club C2E
La campagne de communication du CFBP sur le GPLc

■ En bref p 6

Changement des zones SPA
Les PPRIF
Indicateur de performance du BSEI

■ Agenda p 7

■ 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
Adresse :
8 Terrasse Bellini
92807 Puteaux cedex

N°SIRET : 784 855 033 00063

■ Statistiques

Données climatiques (1)

	Avril 2005	Avril 2006
Température moyenne	11,0°C	10,8°C
Nombre de jours ouvrés	21	19
Degrés-jours (DJ)	168,5	172,8
Coefficient de rigueur	0,85	0,87
Degrés-jours cumulés	1196,8	1268,2

(1) Nouveau mode de calcul de l'Observatoire de l'Energie pour les corrections climatiques :

- Période trentenaire 1976-2005 et non plus 1961-1990, soit une baisse du degré-jour trentenaire de -3 %

- Température seuil uniforme depuis 1970 et pour toutes les énergies : 17°C

- Relevés de température effectués dans 22 stations météorologiques (et non plus 42), soit une par région métropolitaine. Les moyennes sont pondérées par la population des régions au recensement de 1999.

- Formules du degré-jour (journalier) : on retient la formule « grand public » diffusée par Météo-France : si T° est la température moyenne d'une journée (c'est-à-dire $(T_{\min} + T_{\max}) / 2$), on écrit désormais : degré-jour = $17 - T^\circ$ si $T^\circ > 17^\circ\text{C}$ (= 0 sinon)

Toutes les données seront disponibles sur la base de données en ligne PEGASE à l'adresse : <http://www.industrie.gouv.fr/energie/statisti/pegase.htm>

(source : Observatoire de l'Energie)

Ventes de GPL en France (en tonnes) : mois d'avril 2006, cumul 2006 et variation 2005-2006

	MOIS			CUMUL		
	avr-06	avr-05	Variation	avr-06	avr-05	Variation
BUTANE						
Conditionné	27 940	30 379	- 8,0%	124 516	131 590	- 5,4%
Vrac	7 200	10 379	- 30,6%	40 724	44 892	- 9,3%
s/total butane	35 140	40 758	- 13,8%	165 240	176 482	- 6,4%
PROPANE						
Conditionné	11 968	12 764	- 6,2%	54 275	55 082	- 1,5%
Condi/carburant	5 922	6 291	- 5,9%	25 149	24 781	+ 1,5%
s/total conditionn	17 890	19 055	- 6,1%	79 424	79 863	- 0,5%
Vrac carburant	2 818	2 937	- 4,1%	11 778	11 542	+ 2,0%
Vrac 0 / 6t	76 270	81 495	- 6,4%	559 386	542 364	+ 3,1%
Vrac 6 / 12t	11 008	12 547	- 12,3%	80 067	82 203	- 2,6%
Vrac 0 / 12t	87 278	94 042	- 7,2%	639 453	624 567	+ 2,4%
Vrac 12 / 80t	17 511	18 676	- 6,2%	128 127	127 089	+ 0,8%
Vrac 0 / 80t	104 789	112 718	- 7,0%	767 580	751 656	+ 2,1%
Vrac > 80t	22 758	23 938	- 4,9%	135 737	140 671	- 3,5%
s/total vrac	130 365	139 593	- 6,6%	915 095	903 869	+ 1,2%
s/total propane	148 255	158 648	- 6,6%	994 519	983 732	+ 1,1%
GPLc/stations	10 290	11 433	- 10,0%	41 890	43 552	- 3,8%
Total conditionné	45 830	49 434	- 7,3%	203 940	211 453	- 3,6%
Total vrac	137 565	149 972	- 8,3%	955 819	948 761	+ 0,7%
TOTAL	193 685	210 839	- 8,1%	1 201 649	1 203 766	- 0,2%
<i>dont carburant</i>	<i>19 030</i>	<i>20 661</i>	<i>- 7,9%</i>	<i>78 817</i>	<i>79 875</i>	<i>- 1,3%</i>

Evolution des prix internationaux (CIF ARGUS Propane)

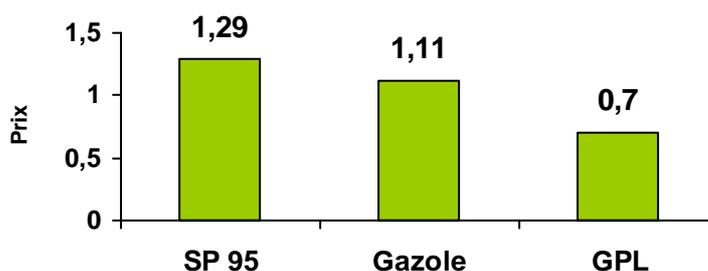
	Avril 2006	Mars 2006	Variation %
Moyenne mensuelle CIF ARGUS \$/tonne	513	505	+ 1,6 %

Installations neuves Gaz Propane (Source : Qualigaz)

	MOIS			CUMUL		
	avr-06	avr-05	Var %	avr-06	avr-05	Var %
Alsace	30	26	+ 15%	149	125	+ 19%
Aquitaine	133	113	+ 18%	482	504	- 4%
Auvergne	58	40	+ 45%	189	187	+ 1%
Basse-Normandie	28	47	- 40%	138	186	- 26%
Bourgogne	22	27	- 19%	132	130	+ 2%
Bretagne	76	104	- 27%	337	389	- 13%
Centre	51	85	- 40%	275	329	- 16%
Champagne-Ardenne	23	22	+ 5%	108	95	+ 14%
Corse	14	5	+ 180%	93	38	+ 145%
Franche-Comté	26	48	- 46%	105	191	- 45%
Haute-Normandie	18	40	- 55%	85	147	- 42%
Ile-de-France	24	13	+ 85%	94	70	+ 34%
Languedoc-Roussillon	80	40	+ 100%	215	233	- 8%
Limousin	35	45	- 22%	153	141	+ 9%
Lorraine	28	37	- 24%	129	126	+ 2%
Midi-Pyrénées	103	106	- 3%	405	451	- 10%
Nord-Pas-de-Calais	41	37	+ 11%	172	168	+ 2%
Pays de la Loire	69	75	- 8%	272	373	- 27%
Picardie	49	28	+ 75%	199	166	+ 20%
Poitou-Charentes	57	65	- 12%	224	230	- 3%
Provence-Alpes-Côte d'Azur	72	104	- 31%	336	367	- 8%
Rhône-Alpes	100	165	- 39%	486	684	- 29%
TOTAL	1 137	1 272	- 11%	4 778	5 330	- 10%

Baromètre mensuel du GPL carburant

► **Avril 2006** : le carburant le moins cher à la pompe : 0,70 €/ litre



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

Certificats d'économie d'énergie : l'ATEE lance le club C2E



Communiqué du 17 mai 2006

L'ATEE lance le Club Certificats d'Economies d'Energie – Club C2E

L'Association Technique Energie Environnement (ATEE) crée le Club Certificats d'Economies d'Energie – Club C2E.

Le Club C2E⁽¹⁾ contribuera à la mise en oeuvre d'actions d'économies d'énergie en informant et en fédérant les acteurs concernés : collectivités territoriales, maîtres d'ouvrages consommateurs d'énergie, fournisseurs d'énergie, maîtres d'oeuvre et fournisseurs d'équipements et de services, centres d'études, établissements financiers, associations...

Le dispositif des Certificats d'Economies d'Energie (ou certificats blancs), créé par la loi de programme fixant les orientations de la politique énergétique, du 13 juillet 2005, va démarrer très prochainement. Il « oblige » les principaux vendeurs d'énergie (gaz, électricité, fioul domestique, GPL, chaleur, froid), à promouvoir des économies d'énergie, soit en incitant leurs clients à économiser, soit en achetant des certificats à d'autres personnes morales, non obligées, qui auront réalisé elles-mêmes des opérations d'économies d'énergie.

Le Club C2E offre un terrain neutre où se discuteront en toute indépendance les aspects techniques du système, où s'élaboreront les solutions aux problèmes posés par ce dispositif novateur, où se régleront les éventuels différends entre les parties prenantes, sous la houlette de l'ATEE, reconnue pour sa capacité à fédérer et à organiser les débats ou retours d'expérience sur la maîtrise de l'énergie dans le souci de l'intérêt général.

L'ATEE poursuit ainsi la concertation engagée avec tous les acteurs concernés. Depuis plusieurs mois, l'association s'est fortement impliquée dans la préparation du dispositif des Certificats d'Economies d'Energie (CEE), notamment pour identifier des opérations d'économies d'énergie pouvant être standardisées et pour élaborer, en étroite liaison avec la DGEMP⁽²⁾ et l'ADEME⁽³⁾, les modes de calcul des forfaits d'économies qui leur seront attribués.

Contact :

Pierre GUYONNET - Tél : 01 46 56 35 47 - clubC2E@atee.fr

www.atee.fr

www.energie-plus.com

⁽¹⁾ En sont les tout premiers adhérents :

Arcavi SAEM, Berim, Capeb, Ceren, Cofathec Coriance, Cofathec Projis, Comité Français Butane Propane, Dalkia, Ecobilan, EDF, Electrabel Suez, FG3E, Gaz de France, Gimelec, Girus, Idex SA, Primagaz, Rolls Royce, Soccrum, Serce, Total ...

⁽²⁾ Direction générale de l'énergie et des matières premières (Ministère de l'Economie, des Finances et de l'Industrie)

⁽³⁾ Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie

L'ATEE, Association Technique Energie Environnement, qui regroupe 1600 adhérents, oeuvre depuis 1978 pour promouvoir la maîtrise de l'énergie et la limitation des pollutions auprès des professionnels de l'industrie, du tertiaire, des collectivités. Présente dans toute la France avec ses 14 groupes régionaux, elle a créé et anime le Club Cogénération et le Club Biogaz.

Association Technique Energie Environnement – 47 avenue Laplace – 94117 Arcueil cedex

La campagne de communication du CFBP sur le GPLc

Le plan média se décline sur trois axes :

- spots radio,
- bannière internet sur www.mappy.fr,
- insertion dans la presse automobile.

Le message est centré sur l'attractivité du prix du GPL carburant. (Voir ci-dessous le Communiqué de presse du 27 avril 2006)

Concernant la radio, le CFBP a été présent du 28 avril au 5 mai sur RTL, France Inter, France Info, Europe 1 et Nostalgie. Les week-ends du 1^{er} mai, du 8 mai et de l'Ascension, son message a été diffusé sur les stations d'autoroutes.

Pour de plus amples informations, l'auditeur est invité à se rendre sur le site www.gpl.fr.

Le CFBP a en effet loué cette adresse pour un an, et effectué une redirection systématique vers le site du CFBP www.cfbp.fr.

Durant cette campagne, la fréquentation du site du CFBP a pu ainsi fortement augmenter.

Sur cette période, le CFBP a également été présent sur le site www.mappy.fr, ce qui a aussi contribué à augmenter la fréquentation de www.cfbp.fr.

Enfin, sur la période juin-juillet, un plan presse automobile a été défini.

Une insertion originale, toujours axée sur le prix du GPL, paraîtra dans l'Automobile Magazine, Auto Moto, l'Auto Journal et Auto Plus.

Pour information, le CFBP prévoit de poursuivre cette campagne presse magazine en septembre-octobre, afin de renforcer la visibilité du GPLc lors du Mondial de l'Automobile. ■

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Le Comité Français du Butane et du Propane (CFBP) fait la promotion du carburant GPL sur les ondes et sur Internet

Paris, le 27 avril 2006 – Le Comité Français du Butane et du Propane lance une nouvelle campagne de publicité radio et Internet, réalisée par l'agence Bed & Breakfast, à destination du grand public. Il s'agit d'une campagne médias nationale dont l'objectif est d'informer les consommateurs sur le prix du GPL, souvent mal connu (69% des conducteurs affirmaient ne pas connaître le prix du GPL en juin 2004*).

Le premier volet de cette campagne débutera le 27 avril sur le site internet Mappy.fr. Un encadré et une vignette comportant le logo GPL seront visibles jusqu'au 26 mai sur la page d'accueil du site. La seconde partie de la campagne prendra la forme d'un spot publicitaire de 30 secondes qui passera sur cinq radios nationales (RTL, France Inter, France Info, Europe 1 et Nostalgie) du 28 avril au 5 mai, puis sur les radios des autoroutes du nord et de sud de la France durant les week-ends des 1^{er} et 8 mai et de l'Ascension (25 mai).

Ce spot radio met en avant le prix attractif du GPL par rapport à celui des autres carburants et l'importance de l'économie réalisée par les automobilistes ayant fait le choix du GPL. Le deuxième argument économique évoqué dans le spot est celui du crédit d'impôts dont peuvent bénéficier les propriétaires de véhicules au GPL qui peut aller jusqu'à 3 000 euros.

Dans un contexte de flambée des prix du pétrole, le CFBP rappelle que le GPL, en plus d'être écologique, est le carburant le plus économique sur le marché puisque qu'il coûte actuellement environ 70 centimes d'euros par litre. A ces avantages s'ajoute un réseau de distribution bien implanté nationalement (1 828 stations).

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, l'administration, 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 liés 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.

* Etude de notoriété et de perception du GPL carburant réalisée par Synovate pour le CFBP en juin 2004.

Contacts presse - Fleishman-Hillard :
Hélène Duguet, 01 53 05 50 70 – dugueth@fleishmaneuropa.com

Changement des zones SPA

A compter du 1er juin prochain, LIOTARD prendra le SPA (Service professionnel d'Assistance) sur les départements de Mayenne, Indre-et-Loire et Sarthe.

Dans le même temps, une modernisation de ce service, amélioration des délais d'intervention, redéfinition des secteurs géographiques, est en cours. A suivre ...

(La carte SPA se trouve sur le site www.cfbp.fr, rubrique « Sécurité », SPA)

Les Plans de Prévention des Risques d'Incendies de Forêt (PPRIF)

L'Etat a décidé de mettre en place des PPRIF. Ces plans sont établis par le ministère de l'Agriculture – DGFAR : Direction générale de la forêt et des affaires rurales -, le ministère de l'Intérieur – DSC : Direction de la sécurité civile – ainsi que le ministère de l'Environnement – DPPR : Direction de la prévention de la pollution et des risques. Le ministère de l'Équipement et des Transports peut éventuellement y apporter son aide.

Un PPRIF est soumis au préfet qui le ratifie mais sa rédaction reste toujours du ressort local : structures communales, DDE – Directions départementales de l'équipement – et SDIS – Services départementaux d'incendie et de secours. En conséquence, les préconisations rencontrées sont très variées.

L'objectif du CFBP est de **limiter leurs implications techniques sur les stockages de gaz non justifiées par une amélioration prouvée de la sécurité des clients ou des pompiers comme de leur impact sur l'environnement.**

Chaque commune concernée doit en effet mettre en place un PPRIF. Les premiers cas ont été réalisés sans concertation avec notre filière ou les administrations compétentes. Les mesures prescrites non justifiées ont une incidence évaluée à **plusieurs millions d'euros** sur l'activité des distributeurs de GPL.

Il est donc primordial pour le CFBP d'être **présent auprès des différents acteurs, institutionnels, mais aussi associations, ONF – Organisation Nationale de la Forêt –, et particuliers.**

Aujourd'hui, 6 000 communes sont concernées, regroupées sur les 32 départements sensibles définis par le Code forestier – schématiquement la moitié sud de la France.

54 PPRIF ont déjà été approuvés, 111 prescrits sur les 3 principaux massifs concernés – landais, méditerranéen et corse.

L'objectif pour l'Etat est d'aboutir à 1 500 PPRIF approuvés d'ici 2010.

Le CFBP a pour mission, dans ce cadre, de favoriser la mise en place de plans prenant en compte de façon objective l'existence de stockages de GPL. Il s'agit de **démontrer les garanties apportées par ces stockages de par leur conception et les règles d'implantation** - stockages aériens et enterrés, mais aussi bouteilles de gaz.

Ceci implique non seulement la préparation d'**argumentaires** à destination du ministère de l'Environnement et des SDIS – principaux vecteurs de préconisation -, mais aussi d'assurer une **communication auprès des différents acteurs concernés au niveau local.**

Pour l'aider dans cette démarche, le CFBP a fait appel à l'agence de communication Fleishman Hillard.

Accidentologie des GPL : indicateur de performance du BSEI (Ministère de l'Industrie)

La note BSEI 06 – 108 (nouvelle appellation des DMTP) demande au CFBP de l'informer – conformément à l'arrêté du 2 Août 77 – des accidents impliquant les GPL et ayant occasionné des dommages corporels. Cela concerne les installations domestiques et les réseaux canalisés.

Nous remercions tous les adhérents du CFBP de bien vouloir nous transmettre ces informations dès qu'elles sont portées à leur connaissance.

Contact : Nicolas Bureau Tél : 01 41 97 09 93 - E-mail : n.bureau@cfbp.fr

■ Agenda

8 AU 12 JUIN 2006

► **Challenge BIBENDUM :**

Le CFBP sera présent au Challenge Bibendum organisé par Michelin du 8 au 12 juin, au centre d'essais et de recherche automobile de Mortefontaine.

<http://www.challengebibendum.com>

23 JUIN 2006



► « **Le diagnostic énergétique dans l'industrie** »

Présentation du référentiel AFNOR BP X 30-120

Organisation : AFNOR - ADEME - ATEE sous l'égide de la DGEMP

Contact : Tél : 01 41 62 82 73 - Fax : 01 49 17 92 13

■ Dans la presse

- Climatiseur réversible ECO G. Revue générale du Froid, 01/03/2006
- « Avec le GPL, je gagne 15 € par rapport au diesel ». L'Est Républicain, 20/04/2006
- La nouvelle taxe favorise les véhicules propres : Les constructeurs contraints de s'adapter. L'Usine nouvelle, 20/04/2006

01/03/2006

Climatiseur réversible ECO G

L'ECO G de Sanyo est un système de climatisation réversible de type DRV (Débit Réfrigérant Variable) ayant comme source d'énergie le gaz naturel ou le GPL. Il peut également assurer la production d'eau chaude sanitaire, plus particulièrement en période estivale où la récupération d'énergie est la plus favorable.

L'ECO G est un système modulaire compact qui s'intègre parfaitement dans tout type d'environnement. La mise en oeuvre des unités extérieures n'exige qu'une alimentation électrique monophasée et un raccordement au gaz naturel ou au GPL.

Sanyo France ■

20/04/2006

« Avec le GPL, je gagne 15 € par rapport au diesel »

Son auto équipée GPL, Joël Romano de Vaivre l'a choisie pour son prix : une Mégane d'occasion en vente dans un garage vésulien qu'il a acquise pour 1.500 € de moins que celui affiché : un modèle 98 acheté en 2002 pour quelque 3.000 €. Pas réfractaire à ce type d'installation, M. Romano apprécie la simplicité « étonnante » de passer du gaz à l'essence. Avec une autonomie de 400 km en GPL, ce quinquagénaire a pour habitude de dire qu'il peut aligner plus de 1.000 km avec ses deux pleins et une « conduite souple ». Toujours par monts et par vaux, c'est sur l'agglomération vésulienne, ou sur des parcours d'une trentaine de km, que Joël utilise le plus cette deuxième voiture. Laquelle, observe-t-il, a quand même « moins de pêche » lorsqu'elle roule au gaz. Qu'importe ! Il s'y retrouve à la pompe. Son dernier plein de gaz date de la

semaine dernière (environ 24 €). En faisant un rapide calcul, il dit « gagner 15 € sur les deux pleins combinés par rapport au diesel ». Avantageux. Au rang des « moins », il relève les délais de réapprovisionnement des pièces de rechange et leur coût. Ce qu'explique David, responsable d'atelier chez VED (Vesoul Electro Diesel), installateur agréé de système GPL : « Au début, ça marchait bien. Il y avait une dizaine de fabricants de matériels GPL. Aujourd'hui, il y en a trois fois moins. Ce qui se traduit par une difficulté plus importante de réapprovisionnement en pièces pour les véhicules équipés depuis quelques années. Aujourd'hui, c'est différent, il y a une standardisation du type d'injection au gaz. Ce qui permet une plus grande fiabilité au niveau des installations, de la longévité et de la consommation. Maintenant que la qualité est là, la demande d'équipement en GPL se fait rare ». Le responsable d'atelier dénombre environ 70 véhicules (particuliers et collectivités confondus) entretenus chez VED avec un pic d'installation de 40 voitures en 1999-2000 contre deux montages ces trois dernières années. La raison ? « Le gouvernement qui ne met pas cela en avant ». Et puis, ajoute-il, le coût d'installation qui oscille entre 2.000 € et 3.000 € suivant le type de véhicule. Coût que venait diminuer, au départ, une subvention ». Abandonnée aujourd'hui. Alors le GPL, valable ou pas ? « Ça revient un peu moins cher que le diesel, hors installation ».

20/04/2006

La nouvelle taxe favorise les véhicules propres

Les constructeurs contraints de s'adapter

Dans les prochains mois, les constructeurs d'automobiles vont devoir proposer de nouvelles versions de leurs motorisations en veillant à ce que les taux de pollution soient en phase avec les catégories de taxation imposées par la TVS.

Pas si facile de s'y retrouver dans les niveaux de pollution des différents modèles proposés aux entreprises. Selon le type de carrosserie, selon qu'il comporte 3 ou 5 portes, selon les équipements choisis (toit ouvrant ou barres de toit sur les breaks, par exemple), le taux de pollution d'un véhicule varie. Au point de le faire changer de tranche fiscale. Un exemple : dans sa version 3 portes, une VW Golf 105 CV affiche 135 g/km de CO₂, contre 143 g/km pour la 5 portes. Fiscalement, la TVS varie de 675 à... 1430 euros. Ainsi, une erreur sur le choix d'un modèle commandé à plusieurs dizaines, voire certaines d'exemplaires peut coûter cher.

Si le choix entre une version 3 ou 5 portes reste gérable, celui de certains équipements, en revanche, l'est beaucoup moins. Pour-

tant, la majoration à l'arrivée peut être importante. Les boîtes de vitesses automatiques, par exemple, peuvent augmenter sensiblement la fiscalité de certains modèles. Le nouvel Espace en version 2.2 dCi, qui vient d'être commercialisé par Renault passe de 200 à 235 g/km selon qu'il est doté d'une boîte de vitesses mécanique ou automatique. Cet écart se traduit par une consommation en hausse de 15% et une fiscalité accrue de... 1000 euros.

Descendre d'un palier de taxation

Pour l'instant, le seul juge de paix en la matière reste la carte grise. C'est elle qui mentionne le taux réel de CO₂ émis. Celui-ci n'est donc connu de manière formel - faute d'anticipation - qu'une fois le véhicule en fonction dans le parc de l'entreprise. Im-



20/04/2006 (suite)

possible, ensuite, de revenir en arrière... Côté constructeurs, la priorité est à la transformation des motorisations afin d'aligner les taux d'émission polluantes avec les différentes tranches de taxation de la TVS. Dans le cas le plus simple, il s'agit de modifier les cartes d'injection pour tenter de descendre d'un palier de taxation.

Renault, qui doit sortir un nouveau moteur 2.0 litres dCi pour son Espace d'ici à la fin de l'année, a d'ores et déjà prévu une version « dégonflée » de ce moteur en 150 et 175 CV, dégageant respectivement 197 et 200 g/km. Chez Volkswagen, les usines ont été informées et travaillent à l'optimisation de solutions, notamment sur les boîtes de vitesses robotisées DSG. Même démarche chez General Motors, où les ingénieurs ont été sensibilisés pour orienter leurs recherches vers les solutions les plus adéquates au regard des normes fiscales françaises. Ce constructeur estime qu'une réglementation européenne serait souhaitable pour uniformiser les recherches dans ce sens. En attendant, l'un des objectifs des constructeurs est de profiter de cette période de remise à plat des besoins en véhicules de leurs clients pour opérer un forcing commercial. L'occasion est trop belle, en effet, de pouvoir démontrer, leur savoir-faire en matière de conseils et de reconfiguration de leurs « cars policiers ».

Mais l'exercice tient de la gageure, tant l'offre en véhicule propre demeure pauvre en France. Qu'il s'agisse du marché des flottes d'entreprise ou de celui des véhicules de particuliers. Par cette nouvelle réglementation sur la TVS ou sur l'aide à l'achat de voiture peu polluante, l'Etat tente toutefois de soutenir fiscalement la

///(suite de la page 68) démarche des Français qui souhaitent « rouler propre ». La fiscalité 2006 renouvelle le soutien financier de Bercy pour l'acquisition d'une voiture propre, même lorsqu'il s'agit d'un véhicule de flotte d'entreprise. Il suffit que celle-ci émette moins de 140 g/km de CO₂ et carbure au GPL, au GNV, à l'électricité ou par hybridation électrique/thermique. 2000 euros de crédit d'impôt sont proposés (et même 3000 euros lorsqu'il y a destruction d'un véhicule immatriculé avant le 1^{er} janvier 1997). Pourtant rares sont les versions à pouvoir bénéficier de cet avantage et encore s'agit-il de modèles d'entrée de gamme ou de véhicules hybrides pénalisés par le coût de leur technologie.

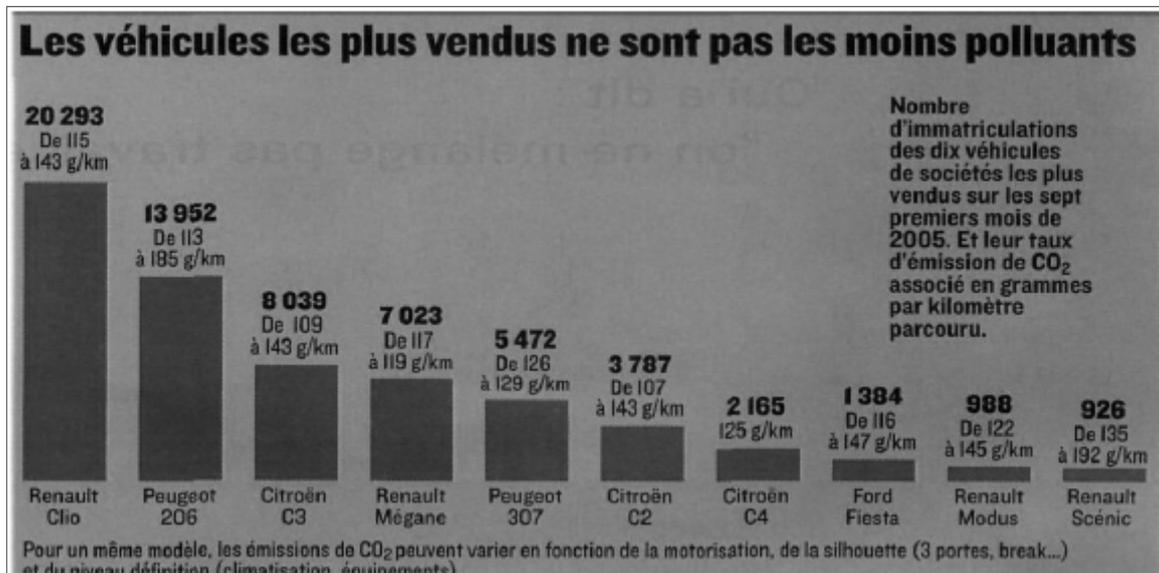
En attendant la généralisation des voitures hybrides, les marques préfèrent mettre en avant leurs modèles « thermiques » - diesel principalement - les plus performants. Ainsi, face à la TVS, Citroën s'avance avec toute la gamme C1, C2 et C3 dans la catégorie 101 à 120 g/km, taxée seulement de 4 euros par gramme de CO₂. Si la Fiat Panda 1.3 Multijet et l'Opel Corsa 1.3 CDTI viennent juste derrière, c'est toutefois la Renault

Mégane 1.5 dCi (120 g/km) qui se montre la plus compétitive dans cette catégorie fiscale. Dans le segment supérieur, Citroën place l'ensemble de sa gamme de C4 et de Picasso dans la catégorie des véhicules rejetant moins de 140 g/km alors que Peugeot ou Renault n'offrent pas un choix de modèles aussi large.

Enfin, dans le segment M2 des voitures familiales, là aussi les françaises marquent des points. Equipées du petit moteur 1.6

HDI de 110CV développé avec Ford, la Citroën C5 parvient à un taux de rejet de seulement 142 g/km; idem pour la Peugeot 407 à 145 g/km. Mais c'est Volvo, avec la S40 et le break V50 équipés de ce même moteur, qui pourrait tirer profit de cette fiscalité puisque ces modèles ne rejettent que 132 g/km et se placent dans la catégorie fiscale inférieure. Soit une TVS à 660 euros contre 1450 euros pour la Peugeot 407 et 1420 pour la Citroën C5. ●

P. L.





CFBP infos

N°28 - Mai 2006

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

Certificats d'économies d'énergie : mise en œuvre du dispositif
Nouvelle réglementation thermique « RT 2005 »
Campagne de communication du CFBP : premier bilan
Autre volet de la campagne

■ En bref p 6

Congrès AEGPL
Challenge Bibendum
A paraître

■ Agenda p 7

■ Dans la presse p 8

Pour joindre le CFBP :
E-mail : contact@cfbp.fr
Tél : 01 41 97 02 80
Fax : 01 41 97 02 89
Adresse :
8 Terrasse Bellini
92807 Puteaux cedex

N°SIRET : 784 855 033 00063

■ Statistiques

Données climatiques (1)

	Mai 2005	Mai 2006
Température moyenne	14,8°C	14,8°C
Nombre de jours ouverts	24	24
Degrés-jours (DJ)	84,1	69,9
Coefficient de rigueur	0,892	0,742
Degrés-jours cumulés	1 280,8	1 338,2

(1) Nouveau mode de calcul de l'Observatoire de l'Energie pour les corrections climatiques :

- Période trentenaire 1976-2005 et non plus 1961-1990, soit une baisse du degré-jour trentenaire de -3 %
- Température seuil uniforme depuis 1970 et pour toutes les énergies : 17°C
- Relevés de température effectués dans 22 stations météorologiques (et non plus 42), soit une par région métropolitaine. Les moyennes sont pondérées par la population des régions au recensement de 1999.
- Formules du degré-jour (journalier) : on retient la formule « grand public » diffusée par Météo-France : si T° est la température moyenne d'une journée (c'est-à-dire $(T_{\min} + T_{\max}) / 2$), on écrit désormais : degré-jour = $17 - T^\circ$ si $T^\circ > 17^\circ\text{C}$ (= 0 sinon)

Toutes les données seront disponibles sur la base de données en ligne PEGASE à l'adresse : <http://www.industrie.gouv.fr/energie/statisti/pegase.htm>

(source : Observatoire de l'Energie)

Ventes de GPL en France (en tonnes) : mois de mai 2006, cumul 2006 et variation 2005-2006

	MOIS			CUMUL		
	mai-06	mai-05	Variation	mai-06	mai-05	Variation
BUTANE						
Conditionné	28 095	31 406	- 10,5%	152 611	162 996	- 6,4%
Vrac	8 069	7 334	+ 10,0%	48 793	52 226	- 6,6%
s/total butane	36 164	38 740	- 6,6%	201 404	215 222	- 6,4%
PROPANE						
Conditionné	12 258	12 717	- 3,6%	66 533	67 799	- 1,9%
Condi/carburant	6 281	6 099	+ 3,0%	31 430	30 880	+ 1,8%
s/total conditionn	18 539	18 816	- 1,5%	97 963	98 679	- 0,7%
Vrac carburant	3 018	2 908	+ 3,8%	14 796	14 450	+ 2,4%
Vrac 0 / 6t.	42 396	53 134	- 20,2%	601 782	595 498	+ 1,1%
Vrac 6 / 12t.	8 174	9 380	- 12,9%	88 241	91 583	- 3,6%
Vrac 0 / 12t	50 570	62 514	- 19,1%	690 023	687 081	+ 0,4%
Vrac 12 / 80t	12 118	13 742	- 11,8%	140 245	140 831	- 0,4%
Vrac 0 / 80t	62 688	76 256	- 17,8%	830 268	827 912	+ 0,3%
Vrac > 80t	19 218	20 126	- 4,5%	154 955	160 797	- 3,6%
s/total vrac	84 924	99 290	- 14,5%	1 000 019	1 003 159	- 0,3%
s/total propane	103 463	118 106	- 12,4%	1 097 982	1 101 838	- 0,3%
GPLc/stations	11 153	11 673	- 4,5%	53 043	55 225	- 4,0%
Total conditionné	46 634	50 222	- 7,1%	250 574	261 675	- 4,2%
Total vrac	92 993	106 624	- 12,8%	1 048 812	1 055 385	- 0,6%
TOTAL	150 780	168 519	- 10,5%	1 352 429	1 372 285	- 1,4%
<i>dont carburant</i>	<i>20 452</i>	<i>20 680</i>	<i>- 1,1%</i>	<i>99 269</i>	<i>100 555</i>	<i>- 1,3%</i>

Evolution des prix internationaux (CIF ARGUS Propane)

	Mai 2006	Avril 2006	Variation %
Moyenne mensuelle CIF ARGUS \$/tonne	518	514	+ 0,8 %

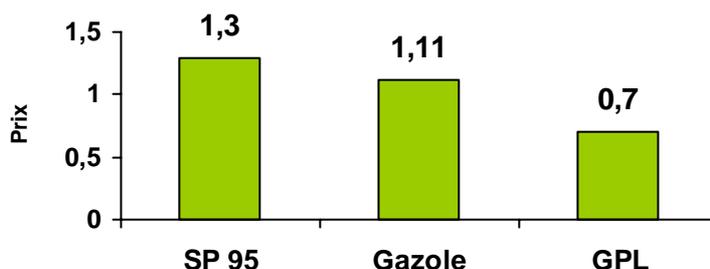
Installations neuves Gaz Propane (Source : Qualigaz)

	MOIS			CUMUL		
	mai-06	mai-05	Var %	mai-06	mai-05	Var %
Alsace	34	22	+ 55%	183	147	+ 24%
Aquitaine	104	106	- 2%	586	610	- 4%
Auvergne	30	61	- 51%	219	248	- 12%
Basse-Normandie	32	36	- 11%	170	222	- 23%
Bourgogne	19	40	- 53%	151	170	- 11%
Bretagne	89	122	- 27%	426	511	- 17%
Centre	59	74	- 20%	334	403	- 17%
Champagne-Ardenne	19	30	- 37%	127	125	+ 2%
Corse	12	18	- 33%	105	56	+ 88%
Franche-Comté	25	35	- 29%	130	226	- 42%
Haute-Normandie	24	51	- 53%	109	198	- 45%
Ile-de-France	20	20	+ 0%	114	90	+ 27%
Languedoc-Roussillon	52	69	- 25%	267	302	- 12%
Limousin	19	27	- 30%	172	168	+ 2%
Lorraine	24	48	- 50%	153	174	- 12%
Midi-Pyrénées	88	114	- 23%	493	565	- 13%
Nord-Pas-de-Calais	40	45	- 11%	212	213	+ 0%
Pays de la Loire	64	92	- 30%	336	465	- 28%
Picardie	59	50	+ 18%	258	216	+ 19%
Poitou-Charentes	46	68	- 32%	270	298	- 9%
Provence-Alpes-Côte d'Azur	67	81	- 17%	403	448	- 10%
Rhône-Alpes	118	156	- 24%	604	840	- 28%
TOTAL	1 044	1 365	- 24%	5 822	6 695	- 13%

Statistiques CCI installations Propane neuves ■ (source Qualigaz)

Baromètre mensuel du GPL carburant

► **Mai 2006** : le carburant le moins cher à la pompe : 0,70 €/ litre



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

Certificats d'économies d'énergie : mise en œuvre du dispositif

Trois décrets et un arrêté ont été publiés au Journal officiel afin de lancer la mise en œuvre du dispositif créé par la loi de programme du 13 juillet 2005 fixant les orientations de la politique énergétique.

- [Décret n°2006-600 du 23 mai 2006](#) relatif aux obligations d'économies d'énergie
- [Décret n°2006-603 du 23 mai 2006](#) relatif aux certificats d'économies d'énergie
- [Décret n°2006-604 du 23 mai 2006](#) relatif à la tenue du registre national des certificats d'économies d'énergie

Publiés au JO du 27 mai 2006.

- [Arrêté du 30 mai 2006](#) relatif aux modalités d'application du dispositif de certificats d'économies d'énergie

Publié au JO du 1er juin 2006.

► Pour en savoir plus :

<http://www.cfbp.fr>
dans la partie réservée aux adhérents : Certificats d'Economies d'Energie

<http://www.industrie.gouv.fr/energie/sommaire.htm>
puis Certificats d'Economies d'Energie

Nouvelle réglementation thermique « RT 2005 »

La nouvelle réglementation thermique publiée au Journal officiel s'applique aux bâtiments neufs.

- [Décret n°2006-592 du 24 mai 2006](#) relatif aux caractéristiques thermiques et à la performance énergétique des constructions.
- [Arrêté du 24 mai 2006](#) relatif aux caractéristiques thermiques des bâtiments nouveaux et des parties nouvelles de bâtiments.

Publiés au JO du 25 mai 2006

► Pour en savoir plus :

<http://www.industrie.gouv.fr/energie/sommaire.htm>
puis dans « Les Nouveautés » : consulter [La réglementation thermique 2005 « RT 2005 »](#)

Campagne de communication du CFBP : premier bilan

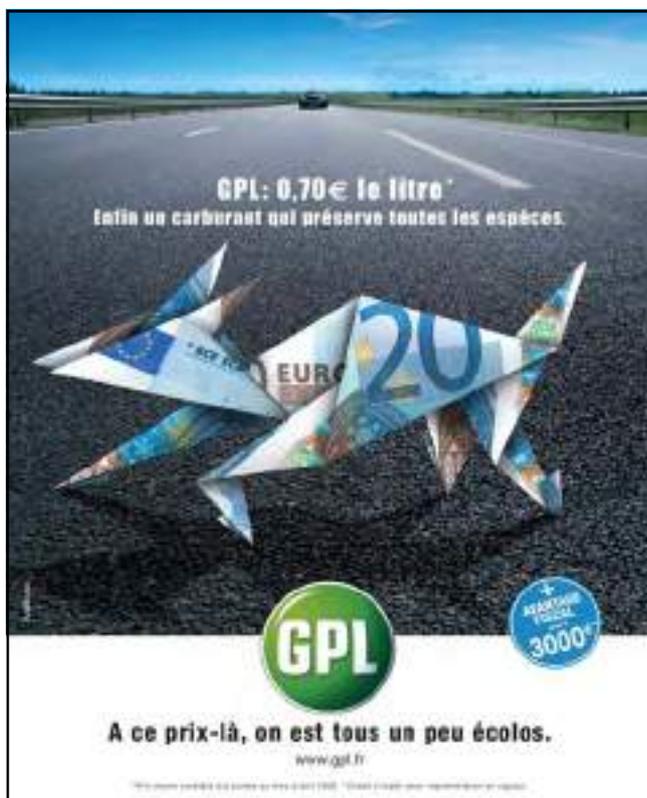
À la suite de la campagne de communication en faveur du GPL carburant qui s'est déroulée du **28 avril au 5 mai** sous forme de spots radio sur RTL, France Inter, France Info, Europe 1 et Nostalgie, et sous forme d'une bannière internet sur le site www.mappy.fr, le CFBP a enregistré une forte hausse de fréquentation de son site internet.

Le nombre de visites sur www.cfbp.fr est passé de 18 695 en mars à 21 722 en avril et 39 816 en mai, avec des pointes de fréquentation au cours des semaines 17, 18 et 19, le maximum se situant en semaine 18 qui enregistre 13 793 visites.



Autre volet de la campagne

Dans la continuité de ses campagnes radio et internet, le CFBP lance **à partir du 20 juin**, et sur la période juin-juillet, un troisième volet publicitaire, cette fois-ci dans la presse magazine. Une double page paraîtra dans les grands titres de la presse automobile, sous la forme d'une insertion originale axée sur l'attractivité du prix du GPL carburant.



RELATIONS PRESSE

L'agence **Fleishman-Hillard** a remporté le Trophée European SABRE Award du Groupe Holmes, attribué à la meilleure campagne européenne de Relations Presse Corporate.

Fleishman-Hillard a reçu ce Trophée pour le programme de notoriété conçu pour le Comité Français du Butane et du Propane.

L'agence s'était particulièrement attachée à mener une campagne d'éducation afin de faire connaître les bénéfices du GPL carburant et de lever les *a priori* liés à son usage.

▲ LE VISUEL À PARAÎTRE DANS L'AUTOMOBILE MAGAZINE, AUTO MOTO, L'AUTO JOURNAL ET AUTO PLUS.

Congrès de l'AEGPL

Le congrès de l'AEGPL 2006 s'est tenu à Istanbul du 31 mai au 2 juin. Outre l'exposition qui continue de mettre en avant les nouveaux emballages bouteilles (composites, aciers légers), le congrès a permis aux participants de découvrir le marché turc, essentiellement axé sur les utilisations carburant. Près d'un quart du parc automobile turc roulerait au GPLc ! ■

Challenge Bibendum



Le CFBP était présent au Challenge Bibendum Michelin qui s'est déroulé du 8 au 12 juin 2006 autour des thèmes du défi énergétique, des technologies avancées au service d'une mobilité routière de plus en plus urbaine, de la technologie et de la sécurité routière.

Un stand commun CFBP, AEGPL et WLPGA représentait la filière GPL. Ces associations avaient choisi de faire participer quatre véhicules GPL :

- le Scénic Renault Euro IV GPL d'origine
- la Peugeot 207 transformée GPL
- le 4 x 4 Saab 5,3 L GPL
- le prototype Toyota Prius « Hybride GPL/Electric

L'occasion de rappeler les qualités du GPL, carburant moins polluant, économique et disponible. ■



<http://www.challengebibendum.com>

A paraître



Le **Rapport d'activité 2005** du CFBP sera disponible dans les prochains jours :

- ◇ une édition papier sera diffusée aux adhérents et aux organismes partenaires.
- ◇ une version téléchargeable sur www.cfbp.fr sera également disponible.

■ Agenda

20 JUIN 2006



► **Les véhicules propres à la croisée des chemins :**

Débat Bip-Enerpresse avec la participation de Joël Pedessac, directeur général du CFBP.

Voir la présentation faite lors de ce débat sur : http://www.cfbp.fr/?p_idref=699

■ Dans la presse

- Du CRM dans le gaz. [Marketing Direct](#), 01/05/2006
- Les bons plans pour monter son PPRT. [Environnement Magazine](#), 01/05/2006
- Nouveaux prix chez Subaru. [4 X 4 Tout Terrain Magazine](#), 01/05/2006
- Le 9-7X de Saab disponible en France. [4 X 4 Tout Terrain Magazine](#), 01/05/2006
- Du beau boulot ! [Auto Plus](#), 09/05/2006
- En mal de crédit. [Auto Plus](#), 09/05/2006

01/05/2006

Du CRM dans le gaz

Totalgaz en plein dans le CRM. Après avoir testé à plusieurs reprises le marketing relationnel, la marque du groupe Total vient de dévoiler son nouveau site internet, une démarche orientée vers la relation avec ses clients et prospects.

Jusqu'à présent, les professionnels du GPL hésitaient à faire du MD. Le marché était dominé par les pétroliers et leur réseau de distribution. Grâce à l'effet "fidélisant" de la consigne sur la bouteille de gaz, les clients, qui cherchent en grande majorité la facilité, revenaient donc régulièrement chez le même fournisseur. Totalgaz, par exemple, s'est appuyé sur le réseau de stations-service de son groupe, offrant du gaz conditionné en tant que service à valeur ajoutée de la pompe à essence. Mais le marché a été bousculé par l'arrivée de la grande distribution aux prix agressifs et des nouveaux formats de bouteille, plus modernes. En outre, les consommateurs n'hésitent plus aujourd'hui à récupérer leurs consignes pour changer de marque au gré de leurs envies. « Il nous fallait donc revoir notre stratégie d'acquisition et de fidélisation de notre clientèle. Une stratégie plus proactive avec une forte proximité entre la marque et le client », explique François Goubin, directeur marketing chez Totalgaz.

Une interaction avec les clients et prospects

Aujourd'hui, l'entreprise est dotée d'un véritable centre de contacts avec deux points d'entrée principaux : un nouveau site web et une plate-forme téléphonique. Cette dernière prend en charge les contacts entrants, afin d'assurer une interaction avec les clients et prospects. Il gère également les appels sortants dans le cadre de campagnes pour qualifier les profils des milliers de professionnels et particuliers déjà consommateurs. Le site internet, quant à lui, permet aux consommateurs d'entrer en contact avec Totalgaz, mais apporte aussi des informations segmentées en fonction de



François Goubin (Totalgaz) :
« Nous avons abandonné les mailings papier, trop chers pour des retours trop peu importants. »



Le site internet enregistre, hors opérations spéciales, quelque 25 000 connexions par mois.

chaque profil. « La plus grande difficulté a été de convaincre en interne de l'investissement nécessaire, humain et financier, d'un site internet pour garder un contact permanent avec nos clients. Chez ces derniers, le taux d'équipement en connexion web est légèrement supérieur à la moyenne nationale », ajoute François Goubin. Le site web enregistre actuellement, hors animation et opérations spéciales, quelque 25 000 connexions par mois.

Une relance régulière par e-mail

Grâce à ces deux points d'entrée, le fournisseur en GPL a complété sa base de données et, depuis septembre dernier, relance régulièrement, uniquement par e-mail, ses 120 000 profils. « Nous avons abandonné les mailings papier, trop chers pour des retours trop peu importants. Aujourd'hui, par courrier, nous adressons seulement à nos clients leurs factures accompagnées du magazine consommateur », confie François Goubin. Totalgaz expérimente également le SMS. Les premières campagnes ont eu lieu récemment : il s'agit à chaque fois d'un teasing invitant les prospects à se rendre en point de vente, à visiter le site web ou à contacter le centre d'appels. Avec cette nouvelle stratégie de conquête et de fidélisation, Totalgaz espère pouvoir garder ses parts de marché, voire même en grappiller auprès de la concurrence, même si aujourd'hui, la grande majorité des nouveaux clients de l'entreprise sont de nouveaux consommateurs attirés par des usages modernes (comme les barbecues au gaz, les parasols chauffants, etc.). Curieusement, Totalgaz ne s'appuie que très peu sur les mécanismes de fidélisation de son groupe, lequel est propriétaire du Club Total. Aujourd'hui, il s'agit principalement d'une mise en avant commerciale dans les newsletters et magazines du programme. Le distributeur de GPL ne donne actuellement aucun point de fidélité, une situation qui pourrait prochainement évoluer.

Samir Azzemou

→ 1964 :
création de la
marque Totalgaz
→ 252 000
clients français
dont :
• 160 000
particuliers ;
• 92 000
professionnels.
→ 2006 :
lancement du
nouveau site
Totalgaz.fr
→ 25 000
connexions
par mois
→ 120 000
profils
enregistrés

Les bons plans pour monter son PPRT

Huit plans de prévention des risques technologiques ont été élaborés de manière expérimentale en 2004 et 2005. Aperçu des enseignements à en tirer.



Tous les sites industriels classés Seveso seuil haut vont devoir élaborer un plan de prévention des risques technologiques.

Usines chimiques ou pétrochimiques, ateliers de traitement de surface, raffineries, dépôts de GPL... En tout, 622 établissements à hauts risques (dits Seveso de seuil haut) sont concernés par l'élaboration, avant juillet 2008, des plans de prévention des risques technologiques (PPRT) dans 421 bassins industriels. Ces plans ont été créés par la loi Bachelot du 30 juillet 2003

pour résoudre des situations urbanistiques difficiles héritées du passé, encadrer davantage l'urbanisation future et mieux maîtriser le risque à la source. Ce sont les services de l'État qui les élaborent, sur la base des études de danger remises par les exploitants. Les PPRT sont annexés aux plans locaux d'urbanisme (PLU). Ils définissent des secteurs sur lesquels trois mesures foncières sont susceptibles d'être mises en place, selon le degré de danger : préemption, délaissement et expropriation (*lire tableau p. 42*). « *La maîtrise des risques à la source est prioritaire* », résume Fabrice Arki, chargé de mission PPRT au ministère de l'Écologie (Medd). En 2004 et 2005, huit sites expérimentaux se sont essayés à l'exercice (*lire EM n° 1629, p. 18, et 1632, p. 120*). Depuis la mi-décembre, un guide méthodologique tire parti de ces enseignements sur le site Internet du Medd. Mais celui-ci s'adresse principalement aux services de l'État. Même

si les premiers plans ont été lancés, c'est encore le flou qui domine pour la grande majorité des industriels concernés.

Mettre à jour son étude de danger

Le préfet commence par organiser une réunion d'information du comité local d'information et de concertation (Clïc, *lire encadré*). Il demande ensuite aux exploitants de mettre à jour leur étude de danger puis délimite le périmètre du PPRT. Puis, il élabore en concertation la stratégie du PPRT avant de l'approuver par arrêté. « *L'étude de danger est à la base de tout* », souligne Fabrice Arki. Depuis la loi Bachelot, en effet, l'étude de danger doit prendre un nouveau facteur en compte : la probabilité d'occurrence des accidents. « *Cette méthode permet une analyse plus détaillée des risques, mais attention à bien choisir l'outil de modélisation* », prévient Didier Gaston, à la direction des risques acci-

dentels de l'Ineris. En effet, trois approches sont possibles : qualitative, semi-quantitative ou quantitative. L'industriel a besoin de données précises, par exemple sur l'usure d'une vanne ou d'un détecteur, pour savoir quel niveau de confiance lui attribuer. « L'Ineris conseille une approche semi-quantitative », reprend Didier Gaston, mais hormis dans l'industrie pétrolière, les bases de données sont rares. Sur un petit site, peut-être faut-il privilégier l'approche qualitative, quitte à approfondir ensuite en semi-quantitatif deux ou trois scénarios d'accident. C'est un processus long mais beaucoup plus concret qu'auparavant. Ce qui affole les industriels, ce sont surtout les délais à respecter. « L'échéance 2008 ne sera pas tenue », prévient Alain Pierrat, responsable sécurité industrielle de l'Union des industries chimiques (UIC). Le législateur n'a pas pris la mesure des efforts que les exploitants devront consentir. « Ces derniers devront donc éviter de s'embourber dans des débats d'experts sans fin. « Des études techniques trop détaillées, longues à

Mesures foncières, définitions	
Expropriation	Acquisition forcée par une personne publique d'un immeuble ou d'un droit immobilier moyennant une indemnisation préalable.
Droit de délaissement	Confère au propriétaire d'un bâtiment (ou d'une partie de bâtiment) situé dans le secteur de délaissement la possibilité d'exiger son acquisition par la commune ou l'EPCI qui l'a institué.
Droit de préemption	Confère à la commune ou l'EPCI qui l'a institué le droit d'acquérir un bâtiment ou une partie d'un bâtiment à l'occasion d'un transfert de propriété.

mettre en œuvre et coûteuses sont à éviter », note ainsi le guide du ministère. « L'important est de travailler sur des mesures de sécurité concrètes, au niveau de la conception, de la maintenance ou du système de gestion de la sécurité (SGS) afin d'exclure du PPRT les phénomènes dangereux les moins probables », ajoute son collègue Fabrice Arki. « Si, dans certains cas, il est indispensable d'investir, bien souvent des solutions simples et efficaces se dégagent, par exemple en doublant des sécurités et en veillant à leur totale indépendance », ajoute Philippe Franz, directeur de l'usine Grande Paroisse de la plate-forme industrielle de Mazingarbe (62), un des huit sites expérimentaux. La concertation avec la Drire est

un des points clés de la réussite de cette démarche, car il convient d'apprécier les risques à leur juste valeur. Toutes les hypothèses relatives à nos installations ont été passées en revue et traitées en liaison avec les services de l'État. Les zones d'effet ont ainsi été ramenées quasiment à l'intérieur des limites de la plate-forme. » La filiale fertilisants de Total a ainsi investi 5,5 millions d'euros pour réaliser une nouvelle aire de stockage et de chargement du nitrate d'ammonium industriel. Les industriels doivent être activement associés à l'élaboration de la stratégie du PPRT. Cette phase est déterminante, car c'est celle des choix. Si l'industriel, en mettant en œuvre des mesures

supplémentaires de réduction des risques à la source, peut réduire l'étendue des secteurs de délaissement et d'expropriation, et ainsi le coût global des mesures de protection, le préfet met le PPRT en révision. En effet, ces mesures supplémentaires ne sont pas prises en compte dans le plan initial. Ce raisonnement en coût global est possible car la loi prévoit qu'industriels, collectivités et État financent ensemble les mesures du PPRT, qu'elles soient foncières ou techniques, en concluant une convention de financement. Une circulaire en précisant les modalités devrait être diffusée l'an prochain. Elle sera la bienvenue, tant doutes et scepticisme se cristallisent sur ce point que la loi a peu détaillé. Même les PPRT expérimentaux ne l'ont pas encore abordé... ■

La concertation en quelques Clic

Les premiers comités locaux d'information et de concertation (Clic) ont été créés à titre expérimental par la circulaire du 12 juillet 2002. Le décret du 1^{er} février 2005, qui les généralise, tient compte du retour d'expérience de ces 46 premières instances. Institués dans chaque bassin industriel comprenant au moins un établissement Seveso, ces comités rassemblent 30 membres répartis en cinq collèges (administration, collectivités, exploitants, riverains et salariés). Le Clic est associé à l'élabo-

ration du PPRT. À la mi-janvier, 100 avaient vu le jour et 94 étaient en cours de création. « Cela prend du temps. Trouver un nombre suffisant de personnes dans chaque collège n'est pas évident, surtout pour les riverains et les salariés », concède Anne Maral, au ministère de l'Écologie. La loi Bachelot a aussi renforcé le rôle des comités d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail (CHSCT) et a créé les comités interentreprises de santé et sécurité au travail (CISST) dans les bassins d'établissements Seveso.

Aller plus loin

- www.ecologie.gouv.fr/article.php3?id_article=2435
- www.ecologie.gouv.fr/IMG/pdf/Guide_PPRT_16-12-2005-2.pdf
- www.grande-paroisse.fr
- www.ineris.fr
- www.uic.fr

FT



Nouveaux prix chez Subaru

La marque Subaru a modifié ses prix avec en moyenne **une hausse raisonnable de 100 euros par modèle**, due selon

le constructeur nippon à un ajustement des tarifs de la logistique. Ainsi, pour les 4x4, le Forester 2,0 X (158 ch) Station Wagon passe à 24 700 euros, et la version 2,5 XT (230 ch) atteint désormais 36 100 euros. Pour le Outback 2,5i (165 ch) SW, il faudra désormais déboursier 32 800 euros et 42 800 euros pour le 3.0R (245 ch). L'occasion peut-être de prendre l'option bi-carburant GPL proposée pour 2 800 euros.

Le 9-7X de Saab disponible en France



À l'origine uniquement destiné au marché américain, le SUV suédois Saab 9-7X a fait son entrée en France, via le distributeur parisien Christian Joigny, dirigeant d'Espace Défense Automobiles. Ce dernier vient de signer un contrat d'exclusivité avec la société américaine International Fleet Service, spécialisée dans l'importation de véhicules General Motors comme le Hummer. « J'ai voulu me lancer dans l'aventure, explique Christian Joigny. Nos clients Saab se plaignaient de l'absence de SUV de luxe dans la gamme. Même sur des grosses motorisations essence, marginales chez nous, c'est un créneau porteur et le marché existe. La plupart de

mes collègues distributeurs ont abandonné face aux démarches d'homologations, mais nous avons tenu bon et sommes heureux du résultat. » Prévoyant, Christian Joigny a tout de même fait l'effort de développer une version GPL du 9-7X, histoire de rester compétitif face au Diesel. Deux modèles seront disponibles, avec un châssis remodelé conforme aux normes européennes : la Linear 6 cylindres 4,2l de 290ch et l'Arc, un V8 5,3l de 300ch, aux prix respectifs de 53 900 et 56 900 euros. Christian Joigny compte en vendre entre trente et cinquante par an. Espace Défense Automobiles. Tél. : 01 47 69 00 01.

Du beau boulot!

Vraiment propre?

A prestations similaires, le GPL est plus "propre" que le sans-plomb (ici - 9 % de CO₂) ou que le gazole (bien moins d'oxydes d'azote).

Parlons argent...

La Scénic n'est plus éligible à l'aide fiscale (merci, messieurs les sénateurs!). Le différentiel à l'achat (1 600 €) est donc entièrement à la charge de l'acheteur. Compensation, on gagne vite à la pompe et on amortit facilement.

Au quotidien

Ainsi équipée, la Scénic conserve toutes ses qualités (modularité, confort...), mais également son volume de coffre (le réservoir remplace la roue de secours...). De plus, le commutateur et la jauge de gaz sont parfaitement intégrés à la planche de bord, et le basculement d'un mode à l'autre se fait quasiment sans à-coup, en roulant. Côté sensations moteur, aucune différence notable.

LABO		
LES CHIFFRES		
	Mode essence	Mode GPL
• REJET CO ₂ *	171 g/km	155 g/km
• VITESSE MAXI	169 km/h	166 km/h
• ACCÉLÉRATIONS		
0 à 100 km/h	15s5	16s3
1 000 m D.A.	36s8	37s5
• REPRISES		
80 à 120 km/h en 4'/en 5'	14s/19s	14s7/19s9
• CONSOMMATION**		
Route	8,6 l	9,8 l
Autoroute	9,8 l	10,3 l
Ville	10,1 l	12,4 l
Moyenne	9,5 l	10,8 l
• AUTONOMIE	632 km	389 km
• COÛT**	12 €	7,5 €

* Données constructeur ** Aux 100 km

Le verdict ★★★★★ 

Très bon produit, malheureusement exclu des aides fiscales.

Renault Scénic 1.6 16V GPL Pack Authentique

■ 21 350 € ■ 115 ch

GPL



G. CHARDINAT

09/05/2006

En mal de crédit

Vraiment propre ?

Malgré des consommations généralement plus élevées, le GPL génère 30 fois moins d'oxydes d'azote que le diesel, tandis que les émanations de CO₂ sont également réduites par rapport à l'essence (environ 12 %, ici).

Parlons argent...

Chevrolet a le mérite de proposer tous ses modèles avec une option GPL. Mais, comme la plupart des véhicules de ce type, cette berline familiale ne bénéficie plus, pour l'instant, du crédit d'impôt. Dans la pratique, le supplément (2900 € pour la Nubira) est souvent couvert par des remises de la marque.

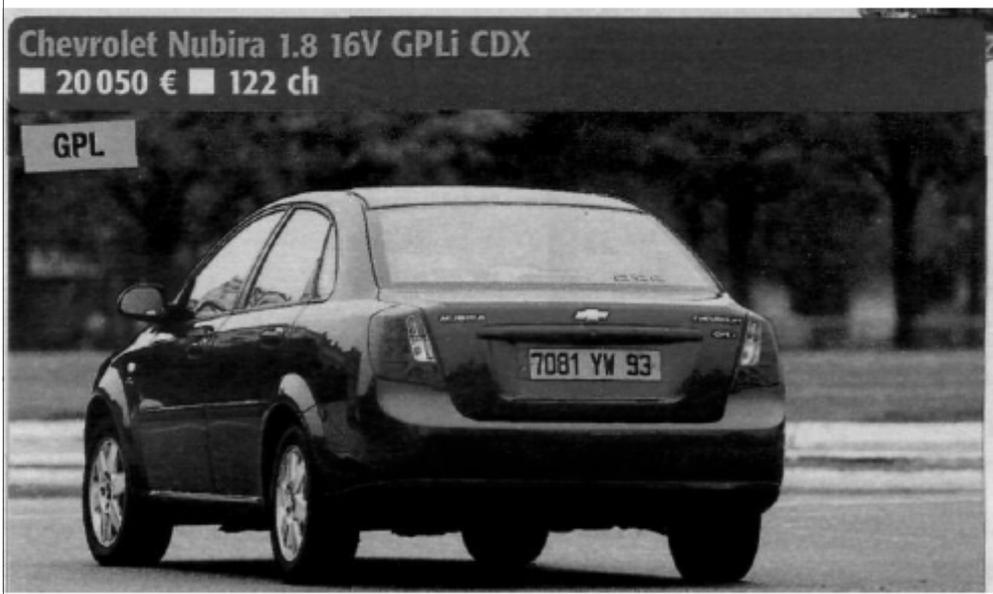
Au quotidien

Cette berline en donne pour son argent : une puissance respectable, une installation n'empiétant pas sur le coffre, et un mode de fonctionnement GPL vraiment proche de celui de l'essence.

LABO		
LES CHIFFRES		
	Mode essence	Mode GPL
■ REJET CO ₂ *	183 g/km	161 g/km
■ VITESSE MAXI	184 km/h	183 km/h
■ ACCÉLÉRATIONS		
0 à 100 km/h	11s2	11s7
1000 m D.A.	33s1	33s5
■ REPRISES		
80 à 120 km/h en 4 ^e /en 5 ^e	10s4/15s6	10s7/16s2
■ CONSOMMATION**		
Route	8,9 l	10,2 l
Autoroute	9,6 l	11,3 l
Ville	10,6 l	12,8 l
Moyenne	9,7 l	11,4 l
■ AUTONOMIE	619 km	544 km
■ COUT**	12,5 €	8 €

* Données constructeur ** Aux 100 km

Le verdict ★★★★★ 
Très attractive, tant écologiquement qu'économiquement.





CFBP infos

N°29 - Juin 2006

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

Crédit d'impôt pour les véhicules roulant au GPL
Bâtiment : le Diagnostic de Performance Energétique bientôt effectif
Certificats d'économies d'énergie : entrée en vigueur du dispositif
Service Professionnel d'Assistance (SPA)
Commission de sécurité du transport de la distribution et de l'utilisation du gaz (CSTDUG)
Professionnels du Gaz et sécurité des installations

■ En bref p 7

Nomination au CFBP
Vient de paraître : le Guide des stations-service & Professionnels GPL

■ Dans la presse p 8

Pour joindre le CFBP :
E-mail : contact@cfbp.fr
Tél : 01 41 97 02 80
Fax : 01 41 97 02 89
Adresse :
8 Terrasse Bellini
92807 Puteaux cedex

■ Statistiques

Données climatiques (1)

	Juin 2005	Juin 2006
Température moyenne	19,6°C	19,1°C
Nombre de jours ouvrés	22	21
Degrés-jours (DJ)	0,0	0,0
Coefficient de rigueur	1,000	1,000
Degrés-jours cumulés	1 280,8	1 338,2

(1) 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.

(source : Observatoire de l'Energie)
<http://www.industrie.gouv.fr/energie/statisti/pegase.htm>

Ventes de GPL en France (en tonnes) : mois de juin 2006, cumul 2006 et variation 2005-2006

	MOIS			CUMUL		
	juin-06	juin-05	Variation	juin-06	juin-05	Variation
BUTANE						
Conditionné	25 698	29 878	- 14,0%	178 309	192 874	- 7,6%
Vrac	7 553	7 556	+ 0,0%	56 346	59 782	- 5,7%
s/total butane	33 251	37 434	- 11,2%	234 655	252 656	- 7,1%
PROPANE						
Conditionné	11 746	12 353	- 4,9%	78 279	80 152	- 2,3%
Condi/carburant	6 605	6 529	+ 1,2%	38 035	37 409	+ 1,7%
s/total conditionn	18 351	18 882	- 2,8%	116 314	117 561	- 1,1%
Vrac carburant	3 181	3 124	+ 1,8%	17 977	17 574	+ 2,3%
Vrac 0 / 6t.	31 536	41 520	- 24,0%	633 318	637 018	- 0,6%
Vrac 6 / 12t.	6 788	7 283	- 6,8%	95 029	98 866	- 3,9%
Vrac 0 / 12t	38 324	48 803	- 21,5%	728 347	735 884	- 1,0%
Vrac 12 / 80t	10 117	10 153	- 0,4%	150 362	150 984	- 0,4%
Vrac 0 / 80t	48 441	58 956	- 17,8%	878 709	886 868	- 0,9%
Vrac > 80t	18 145	19 646	- 7,6%	173 100	180 443	- 4,1%
s/total vrac	69 767	81 726	- 14,6%	1 069 786	1 084 885	- 1,4%
s/total propane	88 118	100 608	- 12,4%	1 186 100	1 202 446	- 1,4%
GPLc/stations	11 007	11 721	- 6,1%	64 050	66 946	- 4,3%
Total conditionné	44 049	48 760	- 9,7%	294 623	310 435	- 5,1%
Total vrac	77 320	89 282	- 13,4%	1 126 132	1 144 667	- 1,6%
TOTAL	132 376	149 763	- 11,6%	1 484 805	1 522 048	- 2,4%
<i>dont carburant</i>	20 793	21 374	- 2,7%	120 062	121 929	- 1,5%

Evolution des prix internationaux (CIF ARGUS Propane)

	Jun 2006	Mai 2006	Variation %
Moyenne mensuelle CIF ARGUS \$/tonne	542	518	+ 4,6 %

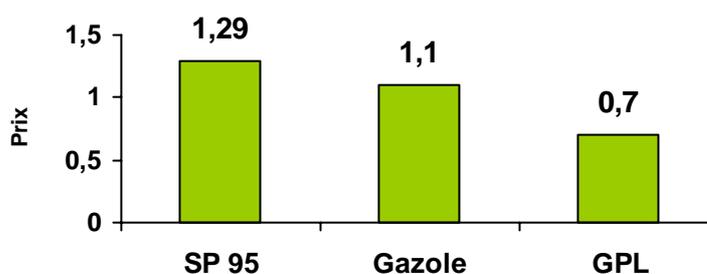
Installations neuves Gaz Propane (Source : Qualigaz)

	MOIS			CUMUL		
	juin-06	juin-05	Var %	juin-06	juin-05	Var %
Alsace	30	27	+ 11%	213	174	+ 22%
Aquitaine	120	154	- 22%	706	764	- 8%
Auvergne	47	54	- 13%	266	302	- 12%
Basse-Normandie	40	60	- 33%	210	282	- 26%
Bourgogne	39	55	- 29%	190	225	- 16%
Bretagne	87	143	- 39%	513	654	- 22%
Centre	105	108	- 3%	439	511	- 14%
Champagne-Ardenne	56	36	+ 56%	183	161	+ 14%
Corse	16	19	- 16%	121	75	+ 61%
Franche-Comté	24	33	- 27%	154	259	- 41%
Haute-Normandie	33	55	- 40%	142	253	- 44%
Ile-de-France	16	33	- 52%	130	123	+ 6%
Languedoc-Roussillon	48	85	- 44%	315	387	- 19%
Limousin	27	30	- 10%	199	198	+ 1%
Lorraine	42	40	+ 5%	195	214	- 9%
Midi-Pyrénées	103	160	- 36%	596	725	- 18%
Nord-Pas-de-Calais	35	44	- 20%	247	257	- 4%
Pays de la Loire	65	130	- 50%	401	595	- 33%
Picardie	40	69	- 42%	298	285	+ 5%
Poitou-Charentes	55	81	- 32%	325	379	- 14%
Provence-Alpes-Côte d'Azur	96	94	+ 2%	499	542	- 8%
Rhône-Alpes	111	224	- 50%	715	1064	- 33%
TOTAL	1 235	1 734	- 29%	7 057	8 429	- 16%

Statistiques CCI installations Propane neuves ■ (source Qualigaz)

Baromètre mensuel du GPL carburant

► **Juin 2006** : le carburant le moins cher à la pompe : 0,70 €/ litre



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

Crédit d'impôt pour les véhicules roulant au GPL

L'instruction fiscale du 30 juin 2006 modifie les modalités d'application du crédit d'impôt : le niveau d'émissions maximal pour l'obtention de ce crédit d'impôt est porté à 200 g/km de CO₂ au lieu de 140 g/km pour les véhicules neufs fonctionnant au GPL et pour les véhicules transformés de moins de 3 ans.

Ce seuil d'émissions sera ensuite abaissé progressivement pour atteindre 160 g/km en 2007 et 140 g/km en 2008. Le CFBP a aussitôt diffusé un communiqué de presse dont le texte suit :



Comité Français du Butane et du Propane

Crédit d'impôt pour l'acquisition de véhicules propres : une instruction fiscale élargit ses conditions d'attribution

La filière GPL, rassurée par l'impact de cette mesure sur les ventes de véhicules propres

Paris, le 4 juillet 2006 – L'Etat a décidé d'assouplir sa position concernant l'incitation fiscale pour les propriétaires de véhicules propres en publiant, vendredi 30 juin, une instruction fiscale qui modifie les modalités d'application du crédit d'impôt allant jusqu'à 3 000 €. Le niveau d'émissions maximal pour l'obtention du crédit d'impôt est porté à 200 g/km de CO₂ au lieu de 140 g/km pour les véhicules neufs fonctionnant au GPL et les véhicules transformés de moins de 3 ans. Ce seuil d'émissions sera ensuite abaissé progressivement pour atteindre 160 g/km en 2007 et 140 g/km en 2008.

Cette instruction fait suite à l'adoption de la loi de finances rectificative pour 2005 en décembre dernier et à la décision du Parlement de réserver l'octroi du crédit d'impôt aux acquéreurs de véhicules propres n'émettant pas plus de 140 g/km de CO₂. La filière GPL s'était alors inquiétée des répercussions d'une telle décision sur le développement des carburants propres, le marché du GPL carburant, mais surtout en bout de ligne sur l'environnement. Cette disposition fiscale, au même titre que la loi de finances rectificative pour 2005, est entrée en vigueur à compter du 1^{er} janvier 2006 et sera revue en 2009.

Cette modification élargit considérablement le nombre de véhicules GPL éligibles au crédit d'impôt.

« *Tous les acteurs de la filière GPL se réjouissent de cette action qui va dans le sens du développement des énergies propres et de la mobilisation générale pour la protection de l'environnement* », précise Joël Pedesac, Directeur général du Comité Français du Butane et du Propane (CFBP). « *Le relèvement du seuil d'émissions conditionnant le crédit d'impôt va encourager les particuliers à acheter des voitures propres et aura pour effet de contribuer à la réduction des émissions de CO₂, gaz à effet de serre en partie responsable du réchauffement climatique* ».

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). 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.

Contact presse - Fleishman-Hillard :

Hélène Duguet – tél : 01 53 05 50 71 – e-mail : dugueth@fleishmaneuropa.com

Instruction publiée au Bulletin Officiel des Impôts, 5 B-19-06, N°110 du 30 juin 2006 « Impôt sur le revenu, crédit d'impôt pour l'acquisition ou la location de véhicules automobiles fonctionnant au moyen d'énergies peu polluantes, commentaires de l'article 110 de la loi de finances rectificative pour 2005 (N°2005-1720 du 30 décembre 2005).

Retrouver les informations sur www.cfbp.fr (rubrique « Actualités » et rubrique « GPL »)

Bâtiment : le Diagnostic de Performance Energétique bientôt effectif

Diagnostic de performance énergétique - logement (6.1)

Titre : Valable jusqu'au : Date :
 Type de bâtiment : Diagnostiqueur :
 Année de construction : Adresse :
 Surface habitable :
 Adresse :
 Propriétaire : Nom :
 Propriété des installations communes (s'il y a lieu) : Nom :
 Adresse : Adresse :

Les consommations énergétiques, les émissions de gaz à effet de serre et les coûts indiqués ci-dessous sont obtenus par la méthode _____, version _____, prix moyens indexés à la date du _____.

Consommations énergétiques (en énergie primaire) pour le chauffage, la production d'eau chaude sanitaire et le refroidissement
 Consommation conventionnelle : kWh/m².an

Estimation du montant annuel des frais inhérents à la consommation : C

Emissions de gaz à effet de serre (GES) pour le chauffage, la production d'eau chaude sanitaire et le refroidissement
 Estimation des émissions : kg CO₂/m².an

Logement économe (Logement) : Faible émission de GES (Logement) :
 1 à 150 : A
 151 à 230 : B
 231 à 320 : C
 321 à 450 : D
 451 à 650 : E
 651 à 950 : F
 951 à 1500 : G

Logement énergivore (Logement) : Forte émission de GES (Logement) :
 1 à 10 : A
 11 à 20 : B
 21 à 30 : C
 31 à 40 : D
 41 à 50 : E
 51 à 60 : F
 61 à 70 : G

Consommations annuelles par énergie

	Consommations en énergie finale		Frais annuels d'énergie
	détail par énergie et par usage en kWh _{ep}	détail par usage en kWh _{ep}	
Chauffage	kWh _{ep}	kWh _{ep}	€
Eau chaude sanitaire	kWh _{ep}	kWh _{ep}	€
Refroidissement	kWh _{ep}	kWh _{ep}	€
CONSUMATION D'ÉNERGIE POUR LES USAGES RECENSÉS	kWh_{ep}	kWh_{ep}	€

Dans le cadre de la Directive «Performance énergétique des bâtiments» de la Loi de programme fixant les orientations de la politique énergétique, le Ministère de l'urbanisme, en relation avec le Ministère de l'industrie (DGEMP) et le MEDD (Ademe), prépare un décret actuellement en cours de validation au Conseil d'Etat. Il sera suivi d'un arrêté ministériel qui consiste à rendre obligatoire à compter du 1^{er} octobre 2006 le Diagnostic de Performance Energétique. Ce document sera exigible, au même titre que le diagnostic termites, plomb lors de la vente d'un bien immobilier. ■

Directive 2002/91/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2002 sur la performance énergétique des bâtiments

Loi n° 2005-781 du 13 juillet 2005 de programme fixant les orientations de la politique énergétique parue au JO du 14 juillet 2005.

► Pour en savoir plus :

www2.ademe.fr
 rubrique Bâtiment « vendre ou louer »

www.logement.gouv.fr
 rubrique « Les informations professionnelles »

Certificats d'économies d'énergie : entrée en vigueur du dispositif

Deux arrêtés ont été publiés au Journal officiel afin de lancer la mise en œuvre du dispositif créé par la loi de programme du 13 juillet 2005 fixant les orientations de la politique énergétique.

- **Arrêté du 19 juin** définissant les opérations standardisées d'économies d'énergie.
- **Arrêté du 19 juin** fixant la liste des pièces d'un dossier de demande de certificats d'économies d'énergie.

Ces 2 arrêtés ont été publiés au JO du 7 juillet 2006.

► Pour en savoir plus :

- <http://www.cfbp.fr> (dans la partie réservée aux adhérents : Certificats d'Economies d'Énergie)
- <http://www.industrie.gouv.fr/energie/sommaire.htm> (puis Certificats d'Economies d'Énergie)

Précisions concernant la déclaration des entreprises soumises à obligation

Le dispositif des certificats d'économies d'énergie est entré en vigueur au 1^{er} juillet 2006, la première période triennale s'étendant jusqu'au 30 juin 2009.

Rappelons que les entreprises soumises à obligation (dont les ventes annuelles directes aux secteurs résidentiel et tertiaire sont supérieures à 100 GWh) doivent impérativement envoyer leurs déclarations à la DGEMP avant la date du 27 juillet 2006. Pour effectuer sa déclaration, une note de recommandations ainsi qu'un modèle de formulaire sont disponibles sur l'espace distributeurs de www.cfbp.fr

L'arrêté du 19 juin fixant les pièces constitutives du dossier de demande de certificats à adresser à la DRIRE ne précise pas la nature des preuves à collecter afin de prouver la réalisation effective de l'action. Après renseignement pris auprès de la DRIRE Ile-de-France, cette dernière devrait également publier très prochainement une note précisant la nature des documents à collecter et à archiver.

Certaines informations sont indiquées à ce sujet dans le projet de dossier électronique communiqué par la DRIRE ILE DE FRANCE (cf. rubrique « JUSTIFICATIFS »). Ce dossier est disponible également sur www.cfbp.fr

Rappelons enfin que les actions éligibles aux certificats sont celles initiées à compter du 1^{er} janvier 2006. Pour les distributeurs qui ont déjà en portefeuille des actions dont la somme atteint 1 GWh (seuil minimum de présentation des dossiers), il semble prudent de ne pas tarder à transmettre une première demande de dossier afin de pouvoir, le cas échéant, corriger les imperfections qu'ils pourraient rencontrer dans la collecte des informations et des preuves de réalisation de l'action. ■
j.chevassus@cfbp.fr

Service Professionnel d'Assistance (SPA)

La carte et le tableau des entreprises participant au Service Professionnel d'Assistance Sécurité GPL ont été actualisés : ils sont consultables et téléchargeables sur le site web du CFBP.

(www.cfbp.fr - rubrique « sécurité » puis SPA)

Commission de sécurité du transport de la distribution et de l'utilisation du gaz (CSTDUG)

Le 30 juin 2006 s'est tenue, dans les locaux du Ministère de l'industrie, la première Commission de sécurité du transport, de la distribution et de l'utilisation du gaz (CSTDUG).

Cette commission aura désormais en charge, sur un rythme qui se veut semestriel, d'étudier et de valider les diverses propositions soumises par les associations ou les administrations conviées à sa table (AFG, CFBP, Associations de Consommateurs, Qualigaz, DRIRE, ...)

A l'ordre du jour de cette réunion, étaient inscrits la formation des soudeurs, l'autorisation d'emploi des raccords à sertir sur le territoire français ainsi que plusieurs cahiers des charges d'application émis par l'AFG dans le cadre de l'arrêté du 13 juillet 2000.

Notons que les cahiers des charges AFG 16.1 et 16.2 concernant les réseaux desservant moins de 50 habitations ont fait l'objet d'une attention particulière de la part des participants et qu'ils devraient, dans les semaines qui viennent, être repris par l'administration comme permettant de répondre à ses obligations.

On y explique qu'un réseau commence dès le troisième client, on y apprend que l'analyse et le traitement des incidents comme des accidents sur les réseaux dépendent du nombre de clients raccordés et qu'une attention particulière doit être portée aux canalisations passant sous une zone assujettie au code de la voirie routière.

Les cahiers des charges AFG 14 et 15 ont été eux aussi validés dans leurs nouvelles versions, explicitant les mesures applicables dans la surveillance des canalisations destinées à la distribution du gaz ainsi que leur mise hors service.

Finalement, parmi les demandes exprimées par la profession et validées au cours du CSTDUG, on remarquera que, désormais, un propanier ayant un statut d'opérateur public qui réalise un réseau privé en propre ou « pour compte de » est dispensé des éventuels contrôles obligatoires avant la mise en exploitation des réseaux.

La densité des dossiers prévus à cette première réunion n'a pas permis de statuer sur l'ensemble des sujets et, certains, parmi les plus importants pour les propaniers, ont été renvoyés à la réunion de novembre 2006. ■ n.bureau@cfbp.fr

Professionnels du Gaz et sécurité des installations

Un protocole d'accord est actuellement en cours de signature entre le CFBP, la CAPEB et COPROGAZ. Il a pour objet la promotion du service « AT ENERGIES » auprès des installateurs PGP.

Pour le CFBP, cette promotion consiste à offrir aux entreprises détentrices de l'appellation PGP, l'adhésion au service AT ENERGIES proposé par la CAPEB, ceci dans un souci d'améliorer le service rendu au consommateur et, plus généralement, la qualité et la sécurité des installations intérieures.

Une condition pour bénéficier de cette offre : l'entreprise détentrices de l'appellation PGP doit avoir installé, au cours de l'année 2005, une cuve de gaz propane.

Cette offre est valable pour le millésime 2006 de l'appellation PGP.

Qu'est-ce que l'offre « AT ENERGIES » ?

La CAPEB, Confédération de l'Artisanat et des Petites Entreprises du Bâtiment, a créé, pour ses adhérents, un système d'assistance technique couvrant tous les types d'énergies. Ce service est dénommé AT SERVICES : il consiste en un contrat de prestations conclu avec COPROTEC, organisme dont le rôle est d'assister tous les installateurs professionnels sur le plan technique par un système de « questions-réponses ».



► Signalons que les appellations PGP et PGN et les logos qui leur sont associés sont en cours d'évolution.

L'appellation deviendra « Professionnels du Gaz » avec un logo unique regroupant gaz naturel et gaz propane (projet ci-dessus).

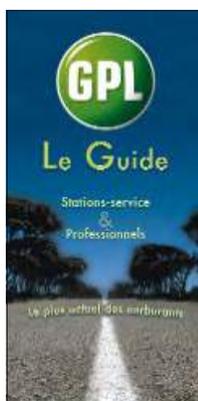
Nomination au CFBP

Odile Barberis vient d'être nommée au poste de Responsable du Département « Matériel et Equipements GPL » du CFBP. Elle prendra ses fonctions au départ de **Michel Camus**, au milieu du second semestre 2006.

Précédemment Responsable du service Hygiène, sécurité, sûreté, environnement, qualité chez Butagaz, Mme Barberis offre au CFBP une expérience de plus de 20 ans dans la filière énergétique.

Le Département « Matériel et Equipements GPL » est l'un des 4 départements d'expertise qui composent le CFBP. En charge de ce département, Mme Barberis apportera son concours aux différentes instances françaises, européennes et internationales pour l'élaboration des réglementations et des normes des équipements GPL. Son travail s'inscrit dans la politique active du CFBP pour garantir aux consommateurs une sécurité optimale lors de l'utilisation des bouteilles et des citernes de gaz. ■

Vient de paraître : le Guide des stations-service & Professionnels GPL



L'édition 2006 du *Guide des stations-service et des professionnels GPL* est disponible.

Ce guide contient la carte routière de la France découpée par région avec la localisation :

- des 1 825 stations-service distribuant du GPL carburant
- des 200 installateurs GPL dotés du label professionnel GPL attribué par le CFBP.

Un index reprend les coordonnées des stations et des professionnels GPL, classés par département.

Le Guide est disponible sur demande accompagnée d'une enveloppe portant l'adresse du destinataire et affranchie à 1,98 €.

Les demandes sont à envoyer au CFBP, 8, terrasse Bellini - 92807 PUTEAUX cedex.

■ Dans la presse

- Le GNV réussira-t-il là où le GPL a échoué ? L'Argus, 01/06/2006
- Rebond inattendu du marché en 2005 : le GPL résiste ! Auto Plus, 06/06/2006
- Butagaz fait baisser la pression. Courrier Picard, 08/06/2006
- L'Argus teste huit solutions : verdict. L'Argus, 22/06/2006 [extrait de « Challenge Bibendum : ça carbure vers l'avenir »]

L'événement

Le GNV réussira-t-il là où le GPL a échoué ?

Propre, disponible, performant, écologiquement correct car « naturel », le gaz naturel pour véhicule est une option alternative au gaz de pétrole liquéfié (GPL). Mais le gaz non plus n'est pas éternel. Et les autorités ne se pressent pas pour tenir leurs engagements.

L'Italie, plein gaz!

Sur près de quatre millions de véhicules fonctionnant au GNV dans le monde, à peine 600 000 circulent en Europe. Et moins de 7 000 en France, dont une grande majorité de véhicules utilitaires (bus, utilitaires légers, véhicules de propriété...). Les autres pays de l'Union sont meilleurs élèves. L'Italie trône en haut du podium avec 400 000 véhicules GNV. L'Allemagne suit de loin, avec 25 000 unités en 2005, en progression de 20%. Quant à la France, elle souffre de la rareté de l'offre et de la quasi-absence de point d'approvisionnement :

ses quinze points de ravitaillement actuels sont tous privés. A comparer aux 400 stations allemandes, et aux 450 italiennes... Ce sont d'ailleurs nos voisins latins qui se révèlent les plus performants en matière de « carburodiversité ». Hormis les 400 000 GNV, le parc « gaz » est constitué de 1,4 million de véhicules GPL. Soit, près de huit fois plus que son homologue français.

La technologie fonctionne, les voitures sont sur le marché. Il ne manque plus qu'à trouver du gaz naturel pour véhicule au bord des routes de France pour que l'affaire soit viable. Mais quand nos voitures rouleront-elles au GNV, sachant qu'à ce jour, seulement une station-service en propose ? Sans se référer au modèle italien (*lire ci-contre*), la France fait figure d'élève à la traîne dans le paysage européen. Dans son Livre Vert, la Commission a défini en début

d'année les bases d'une politique européenne de l'énergie accordant une place plus importante au GNV dans le spectre énergétique : à hauteur de 2% en 2010, de 5% en 2015 et de 10% en 2020.

Deux mois plus tard, dans la capitale belge, les principaux acteurs ont débattu de l'application de ces directives lors de la conférence ENGVA (*European Natural Gas Vehicle Association*).

En France, le cadre a été tracé en juillet 2005, avec la signature du troisième protocole du GNV. François Loos, ministre délé-

D'ici à 2010, 300 stations-service alimenteront 100 000 voitures GNV

gué à l'Industrie, lui assignait quatre objectifs : « d'abord, garantir notre sécurité d'approvisionnement. Ensuite, assurer un prix compétitif de l'énergie. Puis préserver l'environnement et lutter contre l'effet de serre. Enfin, assurer l'accès de tous à l'énergie. »

Plus concrètement, le protocole quinquennal cosigné par les membres fondateurs de

l'Association française du gaz naturel pour véhicules (AFGNV, composée de Gaz de France, Carrefour, Total, PSA Peugeot Citroën, Renault et Renault Trucks) affichait une double ambition. Un doublement, à l'horizon 2010, du parc roulant de bus, un triplement des bennes à ordures ménagères et l'élargissement de l'utilisation du GNV au transport de marchandises en milieu urbain. Ensuite, il s'obligeait à faire circuler 100 000 voitures particulières et créer 300 stations-service. On l'a vu, il reste du chemin à parcourir...

En attendant, les particuliers peuvent toujours faire le plein chez eux. La proposition à leur destination émane de GDF. Présenté en septembre dernier, lors du lancement d'un test grandeur nature à Toulouse, le programme a commencé par prendre du retard. L'autorisation de l'Etat nécessaire pour l'installation des appareils à domicile n'a été accordée qu'en janvier. La station pour particulier, dont le coût de montage s'élève à 250€, est louée 29€ par mois dans la limite de 500m³. De quoi parcourir environ 8000 km par mois. Pour adoucir la note, GDF offre la location pour la première année. Mais ceux qui seraient tentés se doivent d'habiter exclusivement en région toulousaine, nantaise ou lyonnaise, d'être raccordables au réseau GDF et de vivre en maison individuelle. Pour couronner le tout, il faut savoir qu'un plein dure six heures. Une paille!

Pourquoi un tel écart avec le GPL, distribué par 1 800 stations dans l'hexagone? Les deux carburants présentent pourtant de nombreuses similitudes. La voiture possède un double circuit d'alimentation qui permet au moteur de fonctionner à l'essence

comme au gaz. Le gaz passe à travers un détendeur qui fait chuter sa pression. Il est introduit par des injecteurs spécifiques dans le collecteur d'admission et se mélange à l'air en amont de la chambre de combustion, de la même manière que l'essence. La différence réside principalement dans la pression de stockage dans le réservoir: moins de 10 bars pour le GPL, 200 pour le GNV. Autre question en suspens: pourquoi un véhicule GNV coûte-t-il si cher? Si une installation en première monte de GPL est facturée en moyenne 2000€, l'adaptation au GNV coûte plutôt 3000€, voire 4000€ pour un Opel Zafira. La différence s'expliquerait par le nombre plus important de réservoirs (jusqu'à quatre) nécessaires à une autonomie de 200 km, et par leur conception même: l'obligation de résister à de très fortes pressions.

Bilan pour un client « essence »: se tourner vers un GPL revient à déboursier le prix du même modèle en diesel; opter pour un équipement au GNV revient en moyenne 1 500€ de plus qu'un diesel. Et que ceux qui espèrent se rattraper sur le crédit d'impôt se ravisent: sur les dix voitures GNV présentes sur les catalogues français des constructeurs et importateurs, seuls quatre répondent au critère des 140 g de CO₂ maximum par km.

Quand on constate qu'en dépit d'un réseau bien huilé, d'une technique bon marché et d'une réelle vertu écologique, plus aucun constructeur ne croit réellement au GPL, il est à espérer que le GNV ne suive pas le même chemin avant même d'avoir réellement eu sa chance.

YVES MARTIN

REBOND INATTENDU DU MARCHÉ EN 2005

Le GPL résiste !

Pas mort et enterré, le GPL ! L'an dernier, il s'est vendu 7 900 véhicules neufs (+ 18 %), et 4 000 autres ont été équipés en seconde monte (+ 25 %), selon le Comité français du butane et du propane. Pas étonnant, puisque le litre de gaz s'affiche deux fois moins cher (0,70 €) que le super. Un engouement qui a surpris les constructeurs, lesquels n'ont pu faire face à la demande. C'est le cas de Chevrolet qui, du coup, s'est fait doubler l'an dernier par Renault. Néanmoins, 2006 s'annonce moins favorable. En effet, le crédit d'impôt en faveur des véhicules "propres" – porté à 2 000 €, plus 1 000 € en cas d'envoi d'une auto à la casse – ne sera plus accordé qu'aux modèles émettant moins de 140 g de CO₂/km. Or, il n'existe que deux voitures dans ce cas sur le marché (Renault Twingo et Clio 2).

Sursis pour les voitures propres ?

En décidant de limiter le crédit d'impôt aux seuls véhicules qui émettent moins de 140 g de CO₂/km (depuis le 1^{er} janvier), les parlementaires ont anéanti l'intérêt financier d'acheter une auto GPL. Sensible aux arguments des professionnels, le gouvernement semble maintenant prêt à faire marche arrière. Selon nos informations, il devrait proposer d'échelonner la mesure sur trois ans, le temps que les constructeurs s'adaptent. Ainsi, pour 2006, le plafond serait remonté aux alentours des 180 g, puis ramené à 160 g en 2007, et 140 en 2008. A confirmer courant juin...



* C'est-à-dire exclusivement les GPL, GNV et hybrides

Butagaz fait baisser la pression

AUMALE • Le pétrolier vient de mettre au point un nouveau système de confinement de ses installations GPL. Cette enceinte en béton armé permet de réduire les périmètres de sécurité.

C'est une première européenne qui promet de faire des petits. La société Butagaz, spécialisée dans la distribution de gaz de pétrole liquéfié (GPL), vient de mettre au point un nouveau dispositif de confinement de ses sphères de GPL.

Et c'est sur son site d'Aumale, à la frontière entre la Seine-Maritime et la Somme, que cette solution est mise en œuvre pour la première fois.

Butagaz dispose à Aumale depuis une quarantaine d'années, d'une sphère contenant 500 m³ de GPL. Destinée à desservir les départements voisins de Seine-Maritime, de la Somme, de l'Oise et du Pas-de-Calais, elle alimente 8 000 clients et voit passer chaque année, 8 000 tonnes de gaz.

Classé Seveso 2, ce site génère depuis des décennies d'importantes contraintes en matière de sécurité et donc d'urbanisme.

Mieux qu'un talus

« Récemment encore, les autorités ont refusé un permis de construire à un riverain qui voulait aménager une salle de bain de 7 m², au prétexte qu'il

est dans le périmètre de sécurité des 350 mètres, rappelle Pierre-Marie Duhamel, maire d'Aumale. La présence de cette sphère et la réglementation qui en découle, provoque des aberrations... »

Celles-là devraient rapidement appartenir au passé. Butagaz a en effet choisi de construire autour de la sphère, une enceinte en béton armé capable de résister à des contraintes extrêmes.

Ce fourreau de 800 tonnes repose sur des pieux coulés à 20 mètres de profondeur. Le ferrailage du béton (200 kg d'acier au m³), lui permet théoriquement, de résister à une éventuelle explosion de la sphère de GPL. Une explosion qu'on imagine pourtant décoiffante...

Cette enceinte destinée à assurer une sécurité passive, a par ailleurs été truffée de capteurs électroniques permettant de détecter la plus petite particule de gaz, le moindre dégagement de chaleur.

Une alarme déclenche ipso facto des canons à eau qui permettent littéralement de noyer la cuve en quelques secondes. Ces systèmes sont tous redondants ; de quoi assurer une fiabilité maximum.

Si l'on en croit les ingénieurs qui ont développé le concept, ce four-

reau de béton est aussi efficace que la mise sous talus des cuves, unique système de confinement utilisé jusqu'ici. Mais il présente par rapport à ce dernier, l'avantage d'autoriser les visites et interventions sur l'enveloppe métallique de la sphère.

Prochaine étape : Brive

Coût de l'investissement : 1,4 M€, auxquels s'ajoutent quelque 200 000 € d'études.

D'ici quelques jours, la sphère d'Aumale qui avait été vidée de son gaz et mise en sécurité durant les travaux, sera remise en service. Dès que le dispositif aura obtenu l'agrément de la DRIRE (direction régionale de l'industrie, de la recherche et de l'environnement) Haute-Normandie.

Partant de là, le site d'Aumale devrait rapidement perdre son exclusivité. Butagaz qui exploite vingt sites de cette nature en France, est confronté partout à la même problématique. Celui de Brive, avec ses deux sphères de 500 m³, sera donc le prochain à bénéficier de cette innovation.

PHILIPPE FLUCKIGER

L'argus teste huit solutions : verdict



OPEL ZAFIRA

D'année en année, la pile à combustible se révèle plus compacte et plus performante. Ses problèmes de démarrage à froid résolus, il ne reste plus qu'à améliorer sa longévité. Si, sur route, ce Zafira se montre aussi véloce que le véhicule de série dont il est issu, il est en revanche beaucoup plus bruyant. En cause: l'alimentation de l'hydrogène qui nécessite des détendeurs et autres compresseurs afin de nourrir la pile. Ce modèle, qui embarque 4 kg d'hydrogène, offre environ 400 km d'autonomie. Son remplissage s'effectue en moins de 5 minutes.

PERTINENCE*: 5/10

Cette solution reste handicapée par l'absence de réseau de distribution d'hydrogène et par une production coûteuse en énergie.



PEUGEOT 207

A peine commercialisée, la 207 est déjà déclinée dans une version fonctionnant au gaz de pétrole liquéfié (GPL). Une transformation qui réduit de moitié la facture de carburant. Il s'agit ici d'une traditionnelle injection multipoint séquentielle, mais des études sont actuellement menées par des équipementiers afin de réaliser une alimentation par injection directe. Des recherches qui devraient, au final, permettre d'accroître les avantages de ce gaz et réduire la consommation (donc les émissions de CO₂).

PERTINENCE: 9/10

Le GPL et le GNV sont incontournables dans le panel des énergies de demain. Une solution applicable tout de suite pour un surcoût d'environ 1 500 €.



MERCEDES E 320 CDI SUN DIESEL

Le Sun Diesel est issu de la biomasse (copeaux de bois, déchets végétaux...), dont 5 tonnes produisent 1 tonne, soit 1 300 litres, de combustible. Une réaction chimique permet ensuite de lui donner ses caractéristiques. Toutefois, ce carburant vert dit BTL (Biomass to liquid) ne dispose pas exactement du même pouvoir énergétique que le gazole traditionnel. Cela impose l'utilisation d'un moteur adapté et une gestion électronique optimisée. A l'usage, le conducteur ne remarque pas de différence de comportement du moteur.

PERTINENCE: 6/10

Pour imposer le Sun Diesel, intéressant au niveau écologique, les industriels devront développer des sites de production pour rentabiliser la filière.



MICROCAR ZENN

La voiture électrique prend ici toute sa dimension: une citadine sans permis, à propulsion propre et silencieuse. Certes, cette Microcar ne paie pas de mine, mais ses accélérations et son freinage sont surprenants. Grâce à ses 120 kg de batteries au lithium, son autonomie est de 120 km environ pour une vitesse bridée à 45 km/h. Bien sûr, on est loin des 4,5 secondes que met la Venturi Fetish électrique pour passer de 0 à 100 km/h. Bientôt vendue outre-Atlantique aux alentours de 10 000 \$, la Zenn devrait être commercialisée en France en 2007.

PERTINENCE: 8/10

La propulsion électrique est idéale pour les véhicules à vocation urbaine. Mais le prix élevé des batteries retarde son épanouissement.



FIAT TREKKING FLEX-FUEL

Si le biocarburant E85 (un mélange de 85 % d'éthanol et de 15 % d'essence) a le vent en poupe, Magneti Marelli va plus loin en proposant un système fonctionnant avec un mélange variant de 0 à 100 % d'éthanol. Le logiciel SFS (Software Flex fuel Sensor) gère une multitude de capteurs et adapte automatiquement l'avance à l'allumage et la quantité de carburant injectée. Analyser la composition du carburant permet d'optimiser les performances du moteur. L'alcool, plus énergétique, améliore les performances, et l'essence permet une meilleure autonomie.

PERTINENCE: 7/10

Applicable immédiatement et sans frais, cette solution permet de tirer le meilleur profit du carburant et limite les pertes de rendement.



VOLVO V50

Ce n'est pas avec un, ni deux... mais avec cinq carburants que cette voiture peut fonctionner: du bioéthanol E85, du méthane (sous forme de gaz naturel), du biométhane (issu de la biomasse), de l'essence traditionnelle ou de l'hythane (un mélange à 10 % d'hydrogène et 90 % de méthane). Cependant, cette Volvo ne comporte que deux réservoirs et, en roulant, on passe de l'un à l'autre sans aucun problème: la gestion électronique reconnaît le carburant grâce aux émissions et adapte automatiquement l'alimentation.

PERTINENCE: 5/10

Il ne reste plus qu'à disposer des carburants à la pompe pour profiter de ce système performant. En effet, en France, seule l'essence est distribuée...



NISSAN PRIMERA SLIP CONTROL

La transmission à variation continue (CVT), associée à un moteur 2.5 à essence, de la Nissan Primera a été développée avec la société japonaise Jatco CK-kai CVT. Son secret réside dans le « contrôleur de glissement ». Celui-ci gère la pression hydraulique qui commande les poulies de la transmission à variation continue afin de maintenir leur écartement à un endroit où le coefficient de frottement est maximum. La transmission de puissance peut ainsi être améliorée et générer une économie de carburant qui peut atteindre 10 %.

PERTINENCE: 9/10

Une « simple » gestion électronique et une transmission à variation continue permettent sans grand investissement une belle économie de carburant.



CITROËN C4 HDi

Assisté par son homologue électrique en accélération, le moteur thermique offre des performances appréciables. Et lors de l'arrêt de la voiture, ce dernier se coupe, à la faveur d'une économie d'énergie et de pollution. Le redémarrage est bien géré et les vibrations bien maîtrisées; une manœuvre effectuée tout en douceur. Reste à proposer cette technologie à un prix acceptable pour les clients, pas toujours prêts à supporter un surcoût élevé. PSA annonce un écart d'environ 3 000 € par rapport à un modèle à essence.

PERTINENCE: 8/10

L'hybridation est une bonne solution pour réduire la cylindrée des moteurs, sans dégradation des performances, et diminuer les émissions polluantes.



CFBP infos

N°30 - Juillet 2006

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

■ 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
Adresse :
8 Terrasse Bellini
92807 Puteaux cedex

N°SIRET : 784 855 033 00063

■ Statistiques

Données climatiques (1)

	Juillet 2005	Juillet 2006
Température moyenne	20,3°C	23,6°C
Nombre de jours ouverts	20	20
Degrés-jours (DJ)	0,0	0,0
Coefficient de rigueur	1,000	1,000
Degrés-jours cumulés	1 280,8	1 338,2

(1) 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.

(source : Observatoire de l'Energie)
<http://www.industrie.gouv.fr/energie/statisti/pegase.htm>

Ventes de GPL en France (en tonnes) : mois de juillet 2006, cumul 2006 et variation 2005-2006

	MOIS			CUMUL		
	juil-06	juil-05	Variation	juil-06	juil-05	Variation
BUTANE						
Conditionné	25 194	29 496	- 14,6%	203 503	222 370	- 8,5%
Vrac	6 380	6 514	- 2,1%	62 726	66 296	- 5,4%
s/total butane	31 574	36 010	- 12,3%	266 229	288 666	- 7,8%
PROPANE						
Conditionné	11 782	12 684	- 7,1%	90 061	92 836	- 3,0%
Condi/carburant	6 048	5 791	+ 4,4%	44 083	43 200	+ 2,0%
s/total conditionn	17 830	18 475	- 3,5%	134 144	136 036	- 1,4%
Vrac carburant	2 856	2 901	- 1,6%	20 833	20 475	+ 1,7%
Vrac 0 / 6t.	22 321	28 753	- 22,4%	655 639	665 771	- 1,5%
Vrac 6 / 12t.	5 033	6 152	- 18,2%	100 062	105 018	- 4,7%
Vrac 0 / 12t	27 354	34 905	- 21,6%	755 701	770 789	- 2,0%
Vrac 12 / 80t	8 362	10 433	- 19,9%	158 724	161 417	- 1,7%
Vrac 0 / 80t	35 716	45 338	- 21,2%	914 425	932 206	- 1,9%
Vrac > 80t	15 529	16 541	- 6,1%	188 629	196 984	- 4,2%
s/total vrac	54 101	64 780	- 16,5%	1 123 887	1 149 665	- 2,2%
s/total propane	71 931	83 255	- 13,6%	1 258 031	1 285 701	- 2,2%
GPLc/stations	12 505	13 044	- 4,1%	76 555	79 990	- 4,3%
Total conditionné	43 024	47 971	- 10,3%	337 647	358 406	- 5,8%
Total vrac	60 481	71 294	- 15,2%	1 186 613	1 215 961	- 2,4%
TOTAL	116 010	132 309	- 12,3%	1 600 815	1 654 357	- 3,2%
<i>dont carburant</i>	<i>21 409</i>	<i>21 736</i>	<i>- 1,5%</i>	<i>141 471</i>	<i>143 665</i>	<i>- 1,5%</i>

Evolution des prix internationaux (CIF ARGUS Propane)

	Juillet 2006	Juin 2006	Variation %
Moyenne mensuelle CIF ARGUS \$/tonne	554	542	+ 2,2 %

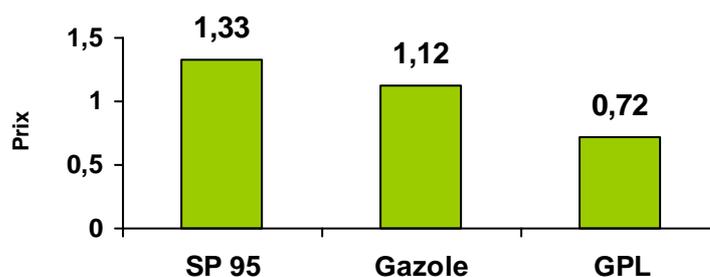
Installations neuves Gaz Propane (Source : Qualigaz)

	MOIS			CUMUL		
	juil-06	juil-05	Var %	juil-06	juil-05	Var %
Alsace	46	47	- 2%	259	221	+ 17%
Aquitaine	122	143	- 15%	828	907	- 9%
Auvergne	66	56	+ 18%	332	358	- 7%
Basse-Normandie	46	63	- 27%	256	345	- 26%
Bourgogne	40	47	- 15%	230	272	- 15%
Bretagne	80	156	- 49%	593	810	- 27%
Centre	92	99	- 7%	531	610	- 13%
Champagne-Ardenne	45	44	+ 2%	228	205	+ 11%
Corse	19	77	- 75%	140	152	- 8%
Franche-Comté	26	35	- 26%	180	294	- 39%
Haute-Normandie	27	41	- 34%	169	294	- 43%
Ile-de-France	26	40	- 35%	156	163	- 4%
Languedoc-Roussillon	95	83	+ 14%	410	470	- 13%
Limousin	44	39	+ 13%	243	237	+ 3%
Lorraine	35	39	- 10%	230	253	- 9%
Midi-Pyrénées	100	155	- 35%	696	880	- 21%
Nord-Pas-de-Calais	54	64	- 16%	301	321	- 6%
Pays de la Loire	71	121	- 41%	472	716	- 34%
Picardie	53	72	- 26%	351	357	- 2%
Poitou-Charentes	68	80	- 15%	393	459	- 14%
Provence-Alpes-Côte d'Azur	109	130	- 16%	608	672	- 10%
Rhône-Alpes	199	228	- 13%	914	1292	- 29%
TOTAL	1 463	1 859	- 21%	8 520	10 288	-17%

Statistiques CCI installations Propane neuves ■ (source Qualigaz)

Baromètre mensuel du GPL carburant

► **Juillet 2006** : le carburant le moins cher à la pompe : 0,72 €/ litre



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

■ Dans la presse

- Coup de pouce fiscal : Victoire pour le GPL. Auto Plus, 04/07/2006
- Crédit d'impôt : Le gouvernement retrouve la raison. L'Argus, 13/07/2006
- Chevrolet : fait le forcing sur les flottes. L'Automobile & l'Entreprise, 01/07/2006
- Nouveau type de protection d'un site industriel Seveso 2. Energie Plus, 15/07/2006
- Primagaz étoffe son offre de conseil en énergie. CFP, Chaud Froid Plomberie, 01/07/2006

COUP DE POUCE FISCAL...

Victoire pour le GPL

Auto Plus vous l'annonçait en exclusivité il y a tout juste un mois. L'information est aujourd'hui en passe d'être officialisée. Le gouvernement va à nouveau accorder un crédit d'impôt (2 000 €*) à tout acheteur d'un véhicule GPL, GNV ou hybride essence/électricité, pour peu qu'il émette moins de 200 g de CO₂/km. Et non plus 140 g, comme c'est le cas depuis le 1^{er} janvier, après l'amendement surprise voté par les sénateurs

au lendemain de Noël. Décision absurde, puisqu'il n'existait pratiquement aucun modèle GPL sur le marché rejetant moins de 140 g. Toutefois, le geste de Bercy constitue un simple sursis, afin de laisser le temps aux constructeurs d'adapter leur offre. Dès 2007, le plafond sera abaissé (sans doute à 170 g), puis reviendra à 140 g en 2008.

** Montant porté à 3 000 € en cas de mise à la casse d'une auto antérieure à 1997.*



Grâce au crédit d'impôt accordé par l'Etat, acheter une auto GPL (ou la faire équiper au gaz) redevient une bonne affaire.

✓ Crédit d'impôt

Le gouvernement retrouve la raison

La grogne des professionnels a fini par payer. Le crédit d'impôt pour l'achat d'un véhicule propre vient de retrouver des limites acceptables. Contre toute attente, les sénateurs avaient voté fin décembre un amendement qui excluait de ce crédit d'impôt les véhicules émettant plus de 140 g de



Les utilisateurs de voitures carburant au GPL vont retrouver les aides à l'achat.

CO₂/km, quelle que soit leur motorisation. Résultat: seuls cinq modèles (un roulant au GNV, deux au GPL, un électrique et deux hybrides) pouvaient prétendre à cette aide de 2000 € (ou 3000 € si l'achat entraînait la destruction de l'ancien véhicule).

Dans la nouvelle mouture, l'administration garde la tête haute en maintenant l'application du seuil de 140 g... mais pour 2008. En attendant, des paliers sont instaurés: 200 g de CO₂/km cette année et 170 g en 2007. Et pour redonner le sourire aux installateurs GPL de deuxième monte, premiers à avoir pâti de cet amendement, l'Etat a décidé de relever les seuils pour les véhicules carburant à cette énergie: 200 g cette année, 180 g en 2007 et 160 g en 2008. Un moyen de laisser un peu plus de marge aux constructeurs et équipementiers pour adapter leur matériel. Mais la meilleure nouvelle, c'est que, au final, c'est le client qui s'y retrouve. C.L.

Chevrolet : fait le forcing sur les flottes

Jusque-là surtout implanté sur le marché des particuliers, Chevrolet entend développer ses ventes aux entreprises.

L'arrivée de motorisations diesel devrait aider à réaliser cet objectif.

Pour l'instant, les ventes aux sociétés représentent moins de 1 % du total des immatriculations de Chevrolet. Un total qui s'est élevé à 8 697 véhicules l'an dernier. Autant dire que le constructeur part de très bas. « Nous cherchons à accroître le nombre de véhicules écoulés sur le secteur. Mais attention, nous ne voulons pas atteindre cet objectif à n'importe quel prix », explique Jean-Philippe Cathelot, le responsable ventes flottes et véhicules d'occasion qui est en poste depuis janvier 2005. « Pas question, par exemple, de nous lancer dans un programme de location courte durée à tort et à travers. Chevrolet a remplacé Daewoo en janvier 2005 et pour les Français, la marque reste

synonyme de voiture de sport (la Corvette) et de gros 4x4. Ce qui ne correspond pas du tout aux produits que nous vendons, qui sont plutôt des véhicules familiaux et urbains. Il nous faut donc faire connaître nos modèles qui sont parfaitement taillés pour le marché européen et français », ajoute le responsable.

Le diesel arrive !

« Cette année, nous lançons de nombreux produits et nous allons bénéficier de notre premier moteur diesel pour septembre. Il s'agit d'un 2.0 l développant 120 ou 150 ch. Cela nous permettra de nous implanter durablement sur le marché des entreprises. Le Captiva, un nouveau SUV compact, en sera pourvu, à la rentrée, l'Epica suivra en 2007 », rajoute-t-il. Enfin, la gamme Chevrolet reste l'une des plus complètes concernant l'offre GPL. L'an passé, la marque a vendu 2 500 véhicules ainsi motorisés. Un atout, avec la loi sur l'Air qui impose 20 % de véhicules propres pour les collectivités. « Ainsi, le Conseil général du Bas-Rhin notamment s'est équipé de Chevrolet. Mais, notre best-seller auprès des sociétés reste la petite Matiz, suivie par la Kalos et le monospace Rezzo. En revanche, nous n'avons aucun utilitaire,

Jean-Philippe Cathelot



Responsable ventes flottes et véhicules d'occasions chez Chevrolet.

à proposer », déclare le responsable. Opel, qui dispose d'une vaste gamme, occupe ce secteur en Europe pour le groupe GM.

Un programme à mettre en place dans le réseau

« Nous voudrions, à terme, qu'un commercial spécialement formé, soit en poste dans toutes les concessions. Nous poussons également à la mise en place du "programme flottes", qui comprend des incitations financières en matière de ventes aux sociétés, le référencement auprès des loueurs et des outils commerciaux renforcés. L'une de nos préoccupations majeures est de travailler la valeur résiduelle de nos véhicules. Nous visons avant tout, les PME et PMI, la marque s'intéressera aux grands comptes plus tard », conclut Jean-Philippe Cathelot. Chevrolet a donc de nombreux atouts pour atteindre ses "objectifs flottes". Mais, son principal avantage reste une vaste gamme comprenant aussi bien des citadines, que des SUV en passant par des berlines, des breaks ou des monospaces.

• NICOLAS DEMBREVILLE



Chevrolet Captiva

15/07/2006

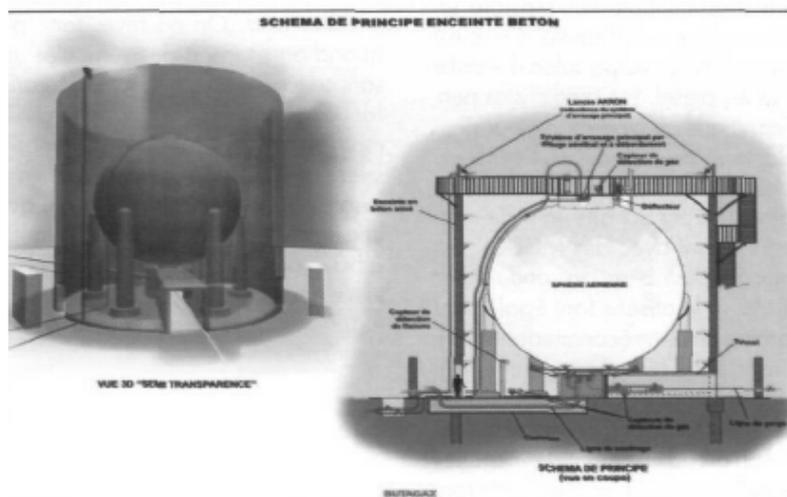
NOUVEAU TYPE DE PROTECTION D'UN SITE INDUSTRIEL SEVESO 2

Le département de Recherche et Développement de Butagaz a développé et mis en œuvre un type de protection inédit en Europe, sur le site de stockage de GPL d'Aumale (Seine-Maritime), classé Seveso 2. Une enceinte en béton armé construite autour d'une sphère aérienne de stockage renforce la protection du réservoir vis-à-vis des agressions thermiques et mécaniques et assoit ainsi la sécurité de l'environnement direct du site

P érenniser l'activité d'un site industriel classé Seveso 2 en renforçant la sécurité des riverains tout en limitant les contraintes imposées à la municipalité en matière d'urbanisme. Tels étaient les objectifs de la démarche de réaménagement qui vient d'être menée par Butagaz sur son site de stockage de GPL d'Aumale (Seine-Maritime). Afin de minimiser les risques d'accidents et de limiter leur impact potentiel sur l'environnement, le département de Recherche et Développement de l'entreprise a conçu et développé une enceinte protectrice en béton armé autour de la sphère de stockage de GPL, associée à divers équipements de sécurité complémentaires. Cette structure répond à la préoccupation collective de préserver l'environnement direct du site industriel

LE BLEVE, UN RISQUE MAJEUR MAIS MAÎTRISÉ

Les principaux risques associés au stockage de GPL, qui s'effectue sous pression sous forme liquide dans des réservoirs sphériques, sont les fuites qui pourraient dégénérer en incendies ou en explosion. Le stade ultime du risque, dans des conditions extrêmes, est le BLEVE (Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion), explosion de la vapeur en expansion engendrée par un liquide en ébullition. Il peut provoquer la formation d'une boule de feu et la propagation d'une onde de surpression à l'origine d'un effet de souffle dans l'environnement immédiat. C'est ce phénomène qui constitue la référence prise en compte par les autorités dans la définition des règles de sécurité autour de ces sites. « Dans l'état actuel, ce risque peut être considéré comme mineur en Europe : les calculs statistiques l'évaluent à une probabilité d'explosion tous les millions d'années. Mais il n'est pas nul, et on n'en fait jamais trop en terme de sécurité. Aujourd'hui, les risques ne pourraient pas être mieux maîtrisés avec les moyens dont nous disposons » insiste André Duclos, responsable du département ingénierie.





Le site d'Aumale, lors de la construction de l'enceinte

L'enceinte de protection en béton armé présente des dimensions imposantes : 14 m de diamètre, 15 m de hauteur (trois de plus que la sphère qu'elle encercle), 43 cm d'épaisseur en béton armé (à 180 kg d'acier/m³) pour un poids total de 800 tonnes. Douze pieux de 20 mètres de haut et 700 mm de diamètre la soutiennent. Le tout pour enserrer une sphère métallique aérienne de stockage de 9,9 mètres de diamètre pour un volume de 500 m³. Cette enceinte a été bâtie indépendamment de la sphère métallique et sans modification de structure de cette dernière. Le fonctionnement du site a été interrompu durant toute la durée des travaux, qui se sont déroulés sur dix mois à partir de juillet 2005. « Choisir une autre solution, comme la mise sous talus de la sphère existante, aurait pu être envisagé. Mais cette option aurait entraîné d'autres contraintes. Elle aurait nécessité le renforcement des fondations de la sphère, donc le déplacement préalable de celle-ci. De tels travaux n'auraient pas eu de sens économiquement. Le choix de l'enceinte a conduit à une économie de 30 à 40 % par rapport à ce qu'aurait coûté un projet de réservoir de type sous talus » explique André Duclos. Le coût des travaux s'est monté à 1,4 million d'euros, plus 300 000 euros d'investissements préalables en études et 500 000 euros pour les coffrages spéciaux.

Un autre argument ayant fait pencher

la balance en faveur de l'enceinte en béton est le maintien d'un accès permanent à la sphère de stockage, pour la surveillance et les contrôles divers. « Que la sphère reste visible et accessible était pour nous une condition sine qua non. Nous souhaitons maintenir un accès permanent, afin de garantir une plus grande liberté de mouvement autour de la sphère aérienne, ce qui n'est pas possible avec d'autres alternatives techniques telles que les réservoirs sous talus ou le stockage sous cave lorsque c'est possible » explique Emmanuel Trivin, directeur technique et opérationnel. « Cette enceinte procure la même efficacité de protection qu'une mise sous talus, tout en autorisant des visites périodiques et une surveillance régulière de l'installation » note encore André Duclos. « L'homme doit conserver le contrôle malgré l'omniprésence électronique. La surveillance et la maintenance du site sont toujours réalisées par les deux employés du site ».

ANALYSE D'ACCIDENTOLOGIE ET SIMULATIONS NUMÉRIQUES

Le principe de l'enceinte en béton ne présente pas sur le plan technique un caractère innovant particulier. Le caractère novateur de la démarche réside dans les travaux de recherche préala-

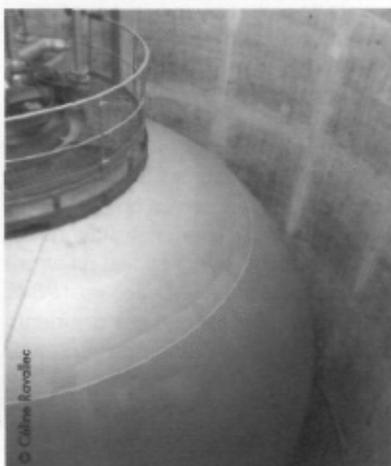
Le site de stockage d'Aumale

Ouvert en 1967, le site d'Aumale (76) est un des vingt sites industriels de stockage de butane et/ou de propane de Butagaz. Il approvisionne partiellement les départements de l'Oise, du Pas-de-Calais, de la Seine-Maritime et de la Somme, pour un volume d'environ 8 000 tonnes par an.

L'évolution de la réglementation relative aux règles d'urbanisme et à l'environnement ainsi que les dispositions prévues dans la loi de prévention des risques technologiques ont généré au fil des ans de nouvelles contraintes tant pour les industriels que pour les collectivités ou les riverains. D'où la réalisation de cette enceinte de protection en béton armé, qui devrait permettre ainsi de réduire les contraintes.

bles qui ont été menés. Une analyse d'accidentologie sur les risques de BLEVE a ainsi été réalisée en amont, à partir de retours d'expérience suite à plusieurs accidents ayant eu lieu à l'étranger, comme celui du Mexique en 1984. L'analyse a montré que ces accidents ont résulté d'une chaîne de manquements aux règles élémentaires de sécurité. Lors de tels événements, rarissimes mais aux conséquences catastrophiques, le dysfonctionnement initial est généralement distant du réservoir. Par un effet domino, il est transféré et amplifié jusqu'à la sphère où il peut alors entraîner des effets dramatiques. Isoler la sphère de stockage de tels événements externes renforce indéniablement la sécurité du site et de son environnement.

Parallèlement, des simulations numériques sur des modèles ont été réalisées, ainsi que des simulations d'explosions sur une maquette à l'échelle 1/4 menées par les laboratoires de l'Ineris (Institut national de l'environnement industriel et des risques), afin de démontrer la bonne tenue de l'ouvrage dans des circonstances extrêmes. « En cas d'agression thermique, si la température atteint 250°C à l'extérieur de l'enceinte, elle ne dépassera pas 50 à 60°C du côté intérieur de la paroi en béton, même pour un sinistre qui se développerait sur deux à trois heures » illustre André Duclos. « Parallèlement, il était important d'évaluer si la présence de l'enceinte pouvait générer de nouveaux



Vues extérieures et intérieures de l'enceinte achevée

risques. Or il a été démontré qu'en cas d'explosion à l'intérieur de l'espace annulaire – un scénario extrême - l'ensemble des équipements (sphère, paroi, etc.) conserveraient leur intégrité.

«La sécurité est une préoccupation permanente chez Butagaz», souligne Jean-François Moissin, assistant opération. Ce genre d'opération démontre notre réelle volonté de réduction des risques sur l'environnement, même si ceux-ci sont déjà fortement improbables. Le concept a d'ailleurs été validé, pour le site d'Aumale, par le Conseil supérieur des installations classées auprès du ministère de l'Ecologie et du développement durable ainsi que par le Préfet de région Haute-Normandie sur instruction du dossier par la Drire. Il est essentiel pour l'entreprise de donner un sentiment de sécurité aux riverains. «On a

conscience de représenter des contraintes pour la population locale. La perception des riverains est très importante, c'est pourquoi nous réalisons régulièrement des opérations de communication telles que des portes ouvertes, auprès d'eux» poursuit Emmanuel Trivin. La sécurité a également été omniprésente durant le déroulement du chantier. Pendant toute la durée des travaux, des contrôles de sécurité ont régulièrement eu lieu, tant en interne que par des organismes externes qui ont vérifié la conformité de la réalisation. «Sur un total de 23 000 heures de chantier, 1 500 ont été consacrées aux contrôles et aux inspections.» souligne encore André Duclos.

VERS UNE REDÉFINITION DES ZONES DE MAÎTRISE DE L'URBANISME ?

Conséquence directe de ce renforcement de la sécurité, les conditions de maîtrise des distances d'effet sur l'environnement pourraient à terme être redéfinies. Si cette solution technique est reconnue et validée officiellement, elle pourrait en effet permettre aux autorités locales, dans le cadre du futur plan de prévention des risques technologiques, de réduire les distances de maîtrise de l'urbanisation. Actuellement, la superficie dans un rayon 700 mètres autour de ce site Seveso est gelée, interdisant tout développement dans ce périmètre. En réduisant cette contrainte de quelques centaines de mètres, une telle enceinte permettrait aux collectivités locales concernées de poursuivre leur développement économique ou certains projets d'urbanisme.

«Cette solution n'est néanmoins pas destinée à être appliquée sur tous nos sites», résume Eric Gray, responsable d'études. Elle constitue une option supplémentaire dans la panoplie de solutions techniques déjà existantes destinées à la réduction des risques à la source, mais ne peut s'appliquer partout. Les conditions varient pour chaque site, les choix doivent se faire au cas par cas. Comme l'ajoute Horacio da Costa, responsable des travaux neufs, «beaucoup de critères (techniques, géographiques, économiques, contexte local, dimension opérationnelle, etc.)

Des aménagements complémentaires

Outre la construction de l'enceinte en béton, qui constitue l'élément le plus visible, des aménagements complémentaires ont accompagné la rénovation du site de stockage d'Aumale : tunnel comprenant l'intégralité des plans de joints des canalisations raccordées à la sphère et la ligne de purge, en partie basse ; dispositif d'arrosage par rampe de pulvérisation remplacé par un système de déversoir de type déluge zenithal (débordement) complété par l'installation en partie haute de trois lances Akron à fort débit ; renforcement du dispositif de surveillance et d'alarme permettant de détecter la présence éventuelle d'une fuite de gaz ou d'une flamme. Et tous les accessoires (souples, robinetterie, systèmes de jaugage, etc.) ont été remplacés par du matériel neuf « Notre politique est de mettre en sécurité le site, dès qu'une anomalie est observée et avant même que cette dernière soit identifiée. Si un événement anormal est constaté, tout transfert de produit est automatiquement arrêté. Une analyse permet ensuite d'identifier l'anomalie qui en est à l'origine » note André Duclos.

interviennent dans l'adoption d'une solution ou d'une autre. Mais en terme de prévention des risques, les solutions restent globalement équivalentes». De nouvelles enceintes en béton sont d'ores et déjà envisagées et à l'étude sur d'autres sites de stockage de Butagaz.

Est-ce à dire que ce concept pourrait également être décliné pour d'autres applications ? «Dans l'esprit oui, ça peut être envisageable pour d'autres industries, mais cela nécessite là encore des études pour chaque cas» répond Emmanuel Trivin. «Cette enceinte, dont l'ensemble du concept constitue une première, semble intéresser effectivement d'autres sociétés gazières» note Horacio da Costa. Et plus largement, «elle représente la base de solutions industrielles dans des pays moins avancés que la France» conclut Pierre-Marie Duhamel, maire d'Aumale et Président de l'Association nationale des communes pour la maîtrise des risques technologiques majeurs.

Céline Ravallec

01/07/2006

PRIMAGAZ étouffe son offre de conseil en énergie

PRIMAGAZ qui forme déjà ses commerciaux au conseil en énergie depuis 2003 a choisi de compléter la formation de ses collaborateurs et lance aujourd'hui le "conseil en énergie au naturel". Les clients ou futurs clients du distributeur de GPL peuvent désormais bénéficier d'un conseil élargi à l'ensemble des techniques permettant d'économiser l'énergie et préserver l'environnement. La moitié des 200 commerciaux de l'entreprise est d'ores et déjà formée à cette mission. Cette formation porte sur l'architecture bioclimatique, les matériaux écologiques, le chauffage solaire, les démarches administratives, etc. Sur simple appel de particuliers ou de professionnels, ces conseillers se déplacent pour établir un diagnostic gratuit et personnalisé, prenant à la fois en compte leur habitat et leurs habitudes de consommation. Pour compléter cette information, l'entreprise

a par ailleurs mis en ligne sur son site web, depuis le 1^{er} juillet, une maison virtuelle permettant la découverte de systèmes et matériaux conciliant protection de l'environnement et économies d'énergie.

Mais ce nouveau "conseil en énergie" a une autre ambition, celle de "faire remonter" les certificats d'économie d'énergie, dont le dispositif est, rappelons-le, entré en vigueur le 1^{er} juillet dernier (les CEE sont néanmoins cumulables depuis le 1^{er} janvier 2006).

PRIMAGAZ annonce avoir déjà étudié 200 dossiers clients dont le traitement lui permet d'atteindre 10 % de son objectif qui s'élève, rappelons-le à 240 000 MWh cumac d'économies, correspondant à un enjeu financier, en cas de non-respect, de près de 5 millions d'euros).

L'entreprise a par ailleurs présenté récemment un bilan de son offre biénergie Primasoleil lancée en 2004, couplant chauffage et cuisson au gaz propane et production

d'ECS solaire. Quelque 200 clients y ont déjà souscrit.

Enfin, le travail mené depuis 2005 avec l'ADIE (Association pour le droit à l'initiative économique, qui finance et accompagne les chômeurs et bénéficiaires du RMI n'ayant pas accès aux crédits bancaires) a d'ores et déjà permis à près de 80 anciens chômeurs de créer leur entreprise en plomberie-chauffage.



CFBP infos

N°31 - Août 2006

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

■ En bref p 4

Modification des statuts du CFBP
GPL carburant : présentation du bilan sécurité
Statistiques de connexion au site www.cfbp.fr
Nouvelle adresse de QUALIGAZ Centre Est

■ Agenda p 5

Mondial de l'automobile
7èmes Rencontres parlementaires
2èmes Assises des risques technologiques

■ 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
Adresse :
8 Terrasse Bellini
92807 Puteaux cedex

N°SIRET : 784 855 033 00063

■ Statistiques

Données climatiques (1)

	Août 2006	Août 2005
Température moyenne	18,0°C	18,9°C
Nombre de jours ouverts	22	22
Degrés-jours (DJ)	0,0	0,0
Coefficient de rigueur	1,000	1,000
Degrés-jours cumulés	1 338,2	1 280,8

(1) 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.

(source : Observatoire de l'Energie)
<http://www.industrie.gouv.fr/energie/statisti/pegase.htm>

CHIFFRES-CLES AOÛT 2006

- CCI : - 29 % vs août 2005

- 0-12 T : - 8,6 % vs août 2005

Ventes de GPL en France (en tonnes) : mois d'août 2006, cumul 2006 et variation 2005-2006

	MOIS			CUMUL		
	août-06	août-05	Variation	août-06	août-05	Variation
BUTANE						
Conditionné	31 159	33 384	- 6,7%	234 662	255 754	- 8,2%
Vrac	5 180	5 787	- 10,5%	67 906	72 083	- 5,8%
s/total butane	36 339	39 171	- 7,2%	302 568	327 837	- 7,7%
PROPANE						
Conditionné	13 486	13 875	- 2,8%	103 547	106 711	- 3,0%
Condi/carburant	5 054	4 946	+ 2,2%	49 137	48 146	+ 2,1%
s/total conditionn	18 540	18 821	- 1,5%	152 684	154 857	- 1,4%
Vrac carburant	2 442	2 275	+ 7,3%	23 275	22 750	+ 2,3%
Vrac 0 / 6t.	29 024	31 497	- 7,9%	684 663	697 268	- 1,8%
Vrac 6 / 12t.	7 063	7 967	- 11,3%	107 125	112 985	- 5,2%
Vrac 0 / 12t	36 087	39 464	- 8,6%	791 788	810 253	- 2,3%
Vrac 12 / 80t	11 858	12 429	- 4,6%	170 582	173 846	- 1,9%
Vrac 0 / 80t	47 945	51 893	- 7,6%	962 370	984 099	- 2,2%
Vrac > 80t	16 332	16 452	- 0,7%	204 961	213 436	- 4,0%
s/total vrac	66 719	70 620	- 5,5%	1 190 606	1 220 285	- 2,4%
s/total propane	85 259	89 441	- 4,7%	1 343 290	1 375 142	- 2,3%
GPLc/stations	13 292	14 001	- 5,1%	89 847	93 991	- 4,4%
Total conditionné	49 699	52 205	- 4,8%	387 346	410 611	- 5,7%
Total vrac	71 899	76 407	- 5,9%	1 258 512	1 292 368	- 2,6%
TOTAL	134 890	142 613	- 5,4%	1 735 705	1 796 970	- 3,4%
<i>dont carburant</i>	<i>20 788</i>	<i>21 222</i>	<i>- 2,0%</i>	<i>162 259</i>	<i>164 887</i>	<i>- 1,6%</i>

Evolution des prix internationaux (CIF ARGUS Propane)

	Juillet 2006	Août 2006	Variation %
Moyenne mensuelle CIF ARGUS \$/tonne	554	548	- 1 %

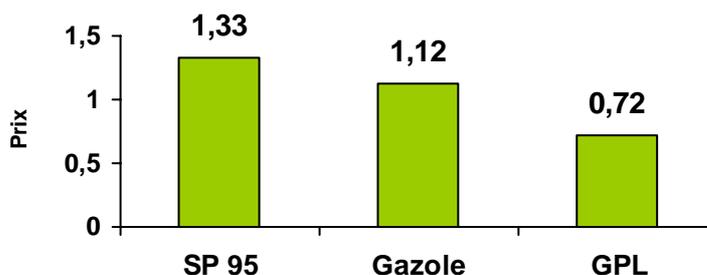
Installations neuves Gaz Propane (Source : Qualigaz)

	MOIS			CUMUL		
	août-06	août-05	Var %	août-06	août-05	Var %
Alsace	29	42	- 31%	288	263	+ 10%
Aquitaine	107	125	- 14%	935	1032	- 9%
Auvergne	52	41	+ 27%	384	399	- 4%
Basse-Normandie	15	37	- 59%	271	382	- 29%
Bourgogne	20	28	- 29%	250	300	- 17%
Bretagne	38	65	- 42%	631	875	- 28%
Centre	49	74	- 34%	580	684	- 15%
Champagne-Ardenne	25	31	- 19%	253	236	+ 7%
Corse	3	5	- 40%	143	157	- 9%
Franche-Comté	22	26	- 15%	202	320	- 37%
Haute-Normandie	15	43	- 65%	184	337	- 45%
Ile-de-France	7	22	- 68%	163	185	- 12%
Languedoc-Roussillon	46	51	- 10%	456	521	- 12%
Limousin	12	35	- 66%	255	272	- 6%
Lorraine	20	38	- 47%	250	291	- 14%
Midi-Pyrénées	83	133	- 38%	779	1013	- 23%
Nord-Pas-de-Calais	32	23	+ 39%	333	344	- 3%
Pays de la Loire	26	52	- 50%	498	768	- 35%
Picardie	53	34	+ 56%	404	391	+ 3%
Poitou-Charentes	30	50	- 40%	423	509	- 17%
Provence-Alpes-Côte d'Azur	72	118	- 39%	680	790	- 14%
Rhône-Alpes	92	127	- 28%	1006	1419	- 29%
TOTAL	848	1 200	- 29%	9 368	11 488	- 18 %

Statistiques CCI installations Propane neuves ■ (source Qualigaz)

Baromètre mensuel du GPL carburant

► **août 2006** : le carburant le moins cher à la pompe : 0,72 €/ litre



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

Modification des statuts du CFBP

Des modifications statutaires seront proposées à l'Assemblée Générale Extraordinaire du 11 octobre 2006. Ces modifications ont pour origine la nécessaire adaptation aux changements récents apparus dans le panorama de la distribution des gaz de pétrole liquéfiés en France. Les principales modifications visent à renforcer l'indépendance du CFBP vis-à-vis de ses membres et à permettre l'accès à l'association à de nouveaux acteurs, présentant un profil différent des membres fondateurs. Ainsi, un nouveau statut de membre de l'association est proposé : celui de « membre exploitant ». Les membres titulaires actuels devraient également changer d'appellation pour devenir des « membres intégrés », c'est-à-dire travaillant sur l'intégralité de la chaîne logistique et commerciale des GPL (de l'importation jusqu'à la distribution à l'utilisateur final). L'AGE du 11 octobre statuera également sur la refonte du Règlement intérieur du CFBP. Les nouveaux statuts et règlement intérieur seront mis en ligne sur le site web du CFBP.

www.cfbp.fr (en accès réservé aux adhérents)

GPL carburant : présentation du bilan sécurité

Après une première présentation en juin aux industriels des GPL et aux administrations et associations de la filière, le CFBP a exposé à des journalistes le bilan des tests réalisés de 1999 à 2006. Le représentant de la Sécurité Civile a participé à ces deux rencontres.

Statistiques de connexion au site web www.cfbp.fr



	TOTAL Année 2006	JANVIER 2006	FEVRIER 2006	MARS 2006	AVRIL 2006	MAI 2006	JUIN 2006	JUILLET 2006	AOUT 2006
nombre de visites	186 874	20 094	17 398	18 695	21 722	39 816	18 100	17 863	20 070
nombre de visiteurs	151 595	15 685	14 000	15 159	17 912	33 387	14 377	14 176	16 364

Le pic du mois de mai correspond à la période de la campagne promotionnelle pour le GPLc menée par le CFBP sur les radios et sur le site mappy.fr.

Nouvelle adresse pour Qualigaz en région Centre Est

L'agence CENTRE EST de QUALIGAZ change d'adresse à compter du 16 septembre 2006 :

**Qualigaz Centre-Est
ACTIVILLAGE
7 allée des Sorbiers
69500 BRON**

■ Agenda

DU 30 SEPTEMBRE AU
15 OCTOBRE 2006



► Mondial de l'Automobile

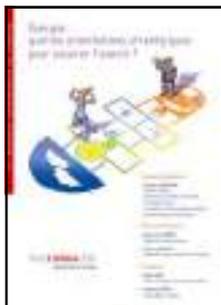
La filière GPL carburant sera présente au Mondial de l'Automobile qui se déroulera à Paris Porte de Versailles. Un stand de 120 m² permettra au public d'être informé sur les différents aspects et avantages du GPL carburant. Le prototype hybride GPL / Electric' sera placé sur l'aire d'exposition. Chevrolet et Lada, principalement, exposeront des modèles GPL de leur gamme bénéficiant du crédit d'impôt.

PARIS-EXPO - Porte de Versailles

Stand GPL : HALL 2.2 N°222

<http://www.mondial-automobile.com>

MARDI 3 OCTOBRE 2006



Le programme complet est téléchargeable à l'adresse :

<http://mmconseil.com/prog/88.pdf>

► 7èmes Rencontres parlementaires :

Energie : quelles orientations stratégiques pour assurer l'avenir ?

Joël Pedessac, Directeur général du CFBP, interviendra dans la table ronde III intitulée « Sécurité des approvisionnements : comment agir face à l'épuisement des ressources fossiles ? »

Ces rencontres se déroulent à la Maison de la Chimie
28 bis rue Saint-Dominique
75007 Paris

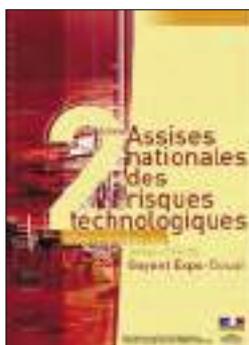
Renseignements et inscriptions :

Altedia M&M conseil

01 44 91 58 71

inscriptions@altedia.fr

JEUDI 12 OCTOBRE 2006



Le programme complet est téléchargeable à l'adresse :

<http://www.assises-risques.com>

► 2èmes Assises nationales des risques technologiques

Tables rondes :

- Depuis la loi « risques » de juillet 2003 : quelles avancées ?
- Quels financements pour la politique de prévention des risques technologiques ?

Ateliers :

- La responsabilité de chacun
- Le transport de matières dangereuses
- Le retour d'expérience
- Les hommes, les organisations, la participation des salariés
- L'urbanisme et la prévention des risques
- Concertation, communication, débat sur les risques

Cette journée se déroulera à Douai - Parc des expositions du rivage Gayant

Renseignements et inscriptions : 0 811 007 400

contact@assises-risques.com

■ Dans la presse

- Siraga renoue avec une croissance dynamique. Affiches Parisiennes, 12/08/2006
- GPL : L'Etat revient à de meilleurs sentiments. L'Auto Journal, 17/08/2006
- Fuite de gaz dans l'auto. Libération, 29/08/2006

12/08/2006

Siraga renoue avec une croissance dynamique

Le groupe industriel Siraga confirme le redressement de son activité. Spécialisé à la fois dans le GPL (fabrication de bouteilles de gaz et des machines pour les usines d'emplissage) et l'aéroportuaire (conception et assemblage des passerelles d'embarquement) via sa filiale Sovam, l'entreprise publie un chiffre d'affaires pour son exercice 2005/2006 (clos fin mars) en progression de 14,4 % à 43,27 millions d'euros (dont 57 % à l'exportation). Son bénéfice net ressort à 815 000 euros, contre 78 000 euros un an plus tôt. L'activité GPL a réalisé l'an dernier un chiffre d'affaires de 22,6 millions, en hausse de 28 %. «Concernant notre pôle GPL, l'activité sur l'Europe et la France est en croissance et va continuer à le rester cette année. Nous profitons également de la forte hausse de l'activité sur l'Afrique et le Maghreb», annonce Benoît Collomb, le président de Siraga, qui a décroché l'an dernier plusieurs contrats importants en Algérie. Le groupe a aussi enregistré une activité très soutenue au Brésil. Le pôle Aéroportuaire (20,7 millions de facturation) profite de son côté d'un carnet de commandes dynamique qui, fin mai, représentait 11,2 millions d'euros (+47 % sur un an). «Après cinq ans de crise, nous profitons de la reprise du marché

aéroportuaire. La demande reste forte et il est difficile de livrer tout le monde», se félicite Benoît Collomb. Après la fin des monopoles dans les aéroports sur ce type d'équipements, de nombreuses sociétés avaient en effet investi le créneau, entraînant un suréquipement de certains aéroports. Des faillites nombreuses ont suivi, accentuées par la crise du transport aérien, suite aux attentats de septembre 2001. Aujourd'hui, les leaders du secteur comme Siraga profitent des programmes de rénovation de gros matériels et des commandes spécifiques liées au programme de l'A380 qui devra accueillir des passerelles bien plus hautes pour les étages supérieurs.

Julien Gautier

SIRAGA EN BREF

Métier :

GPL et équipements aéroportuaires

Président :

Benoît Collomb

C.A. 2005/2006 (clos fin mars) :

43,27 millions d'euros

Résultat net 2005/2006 :

815 000 euros

Marché boursier :

Eurolist (Compartiment C)

Site Internet :

www.siraga.com



L'État revient à de meilleurs sentiments

Le crédit d'impôt de 2000 € accordé par l'État pour les véhicules GPL ne concernait que quatre modèles, qui rejetaient moins de 140 grammes de CO₂ par kilomètre parcouru. Aujourd'hui, cette contrainte a été élargie à 200 g/km, ce qui permet au GPL de retrouver de l'intérêt.

Décidément, il est bien difficile d'accéder au GPL, le carburant le moins cher du marché ! Un pas en avant, deux pas en arrière. Tel est le refrain que doivent fredonner les propriétaires de voitures roulant au Gaz de Pétrole Liquéfié. Courant 2005, le gouvernement a annoncé que les automobilistes achetant un modèle "propre" pourraient bénéficier, à partir du 1^{er} janvier 2006, d'un crédit d'impôt de 2 000 €, au lieu de 1 525 € auparavant. Bien vu. Mélange de butane et de propane, le GPL fait partie de la liste des carburants ouvrant droit à cette gratification fiscale. Bizarrie de nos têtes pensantes, fin décembre 2005, le Sénat décide de limiter ce crédit d'impôt aux voitures

n'émettant pas plus de 140 grammes de CO₂ par kilomètre, soit seulement quatre modèles (toutes des petites Renault) du marché ! Une décision tout simplement risible et dénuée de sens. Heureusement, depuis le 30 juin dernier, l'administration fiscale est revenue à de meilleurs

sentiments en remontant ce seuil d'accès au crédit d'impôt à 200 grammes de CO₂ par kilomètre. Une véritable bouffée d'air pour les constructeurs qui avaient prévu d'investir dans des modèles GPL, mais aussi pour vous, clients, qui n'aviez pas hésité à annuler votre commande suite aux

Comment transformer sa voiture ?

Il faut que votre voiture soit un modèle essence fonctionnant au sans plomb et qu'elle affiche, de préférence, moins de 60 000 km au compteur (pour des raisons d'amortissement). Le système GPL ne peut être monté que par un professionnel agréé. Celui-ci doit ensuite présenter votre voiture à la DRIRE (Directions Régionales de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement), constituer un dossier d'homologation du dispositif pour la préfecture, document qui doit permettre le passage en RTI (Réception à Titre Isolé). Après vérification, les services de la préfecture porteront sur la carte grise les mentions E/G (essence/gaz) ou GP (mono-carburant) à la rubrique "Énergie".

17/08/2006 (SUITE)

restrictions imposées à la dernière minute par le gouvernement. La redéfinition des règles va pourtant de nouveau changer dès 2007, puisque le seuil de CO₂ passera alors à 160 g/km pour plafonner de nouveau à 140 g/km en 2008. Franchement, pourquoi faire simple quand on peut faire compliqué ? De

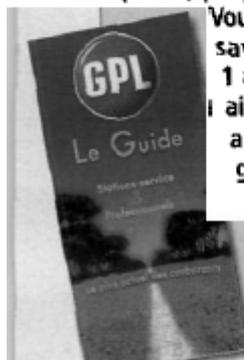
fait, il devient urgent d'opter pour le GPL dès cette année si vous voulez bénéficier du crédit d'impôt et surtout, d'un choix plus large. Pour les voitures transformées, celles dont l'installation GPL n'était pas présente à l'origine, le plafond sera de 180 g/km en 2007 et de 160 g/km en 2008.

POUR TOUT SAVOIR

Le Comité Français du Butane et du Propane (CFBP) propose un guide complet sur le GPL.

Vous y trouverez tout ce que vous voulez savoir sur ce carburant, la carte des 1 825 stations-service le distribuant ainsi que le répertoire des installateurs agréés. Cet ouvrage est disponible gratuitement sur demande :

Comité Français du Butane et du Propane (CFBP) : 8, terrasse Bellini, 92807 Puteaux cedex. www.cfbp.fr
(Joindre une enveloppe timbrée à 1,98 € pour participation aux frais)



BILAN

Maintenant ou jamais !

Les aides de l'État sont aujourd'hui plus alléchantes que jamais pour les automobilistes prêts à faire rouler leur voiture au GPL. Néanmoins, le coût des dépenses liées à l'installation, ainsi que la surconsommation peuvent donner à réfléchir. En outre, pour profiter au maximum de ces largesses fiscales, il faudra que votre voiture soit équipée avant la fin de l'année. Car dès l'an prochain, les règles redeviendront plus contraignantes.

Renault leader du marché

Après avoir convaincu près de 10 000 automobilistes en 2000, le GPL était, depuis, en perte de vitesse. Mais le regain est désormais sensible, avec une progression de 17,9 % en 2005 par rapport à 2004 (7 900 véhicules neufs immatriculés) auxquels il faut ajouter 4 000 voitures transformées. Ces ventes cumulées affichent une progression globale de 19,2 %, dont Renault est le principal bénéficiaire en étant leader sur ce marché. Cette hausse s'explique par l'inflation du prix des carburants classiques alors que celui du GPL demeure plus bas et moins variable. Au total,

le parc de voitures équipées en GPL compte à ce jour 170 000 exemplaires.

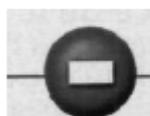


CHRISTIAN MARTIN



Avantages

- Un crédit d'impôt de 2 000 € si la voiture émet moins de 200 g de CO₂/km (véhicule neuf).
- Un prix à la pompe nettement inférieur à celui des carburants classiques.
- Une carte grise gratuite dans de nombreux départements.
- Un réseau croissant de stations-service (1 825 à ce jour).
- Un carburant écologique qui rejette peu d'oxyde d'azote et de particules.



Inconvénients

- Un surcoût en neuf comme en deuxième monte.
- Des rejets de gaz carbonique importants.
- Une consommation moyenne accrue par rapport aux carburants classiques.
- Des soucis de fiabilité : les soupapes et la culasse pâtissent d'une usure accélérée à partir de 100 000 km.

Comment bénéficier de ce crédit d'impôt ?

■ Ces 2 000 € représentent une somme déductible du montant des impôts sur le revenu. Peuvent en bénéficier les acheteurs de voitures neuves ou d'occasion de moins de trois ans, à condition que le passage au GPL ait été effectué après le 1^{er} janvier 2006. Cette somme vous sera alors due. Si le montant de vos impôts sur le revenu n'atteint pas 2 000 €, vous recevrez un chèque de l'État correspondant à la différence. Par exemple, si vous devez payer 1 000 € d'impôt et que vous achetez une voiture GPL neuve, non seulement vous n'aurez plus d'impôts à payer, mais l'État vous remboursera 1 000 €. Ce crédit peut être augmenté de 1 000 € si, en plus d'avoir acheté un véhicule GPL neuf, vous mettez à la casse votre ancienne voiture. Mais attention, cette dernière doit avoir été immatriculée avant le 1^{er} janvier 1997 et sa carte grise doit être à votre nom depuis au moins un an. En outre, elle doit disposer d'un contrôle technique en cours de validité et sa destruction devra être officiellement effectuée dans les deux mois qui suivent l'achat du modèle GPL neuf. Autre bonne nouvelle, dans de nombreux départements, les frais de carte grise sont réduits, voire gratuits, pour les voitures "propres".

Modèles ouvrant droit au crédit d'impôt

■ Grâce à cette toute nouvelle mesure gouvernementale, vous avez maintenant le choix entre douze modèles GPL "constructeur", contre quatre auparavant. En voici la liste.

Modèle	Puissance administrative (CV)	Consommation moyenne (l)	Rejet de CO ₂ (g/km)
Chevrolet Matiz 1.0 GPL*	4	7,2	118
Chevrolet Kalos 1.2 / 1.4*	5 / 6	8,3 / 8,7	135 / 140
Chevrolet Lacetti 1.6 / 1.8*	6 / 7*	9,2 / 9,6	150 / 156
Chevrolet Nubira 1.6 / 1.8*	7	10,1	163
Chevrolet Rezzo 1.6 / 2.0*	7 / 8	10,3 / 11,1	168 / 182
Renault Twingo 1.2 GPL	4	5,8	138
Renault Clio II 3P 1.2 GPL	4	7,7	126
Renault Mégane II 1.6 GPL	6	9,1	144
Renault Kangoo 1.2 GPL	4	8,3	145
Renault Scénic II 1.6 16V GPL EURO 4	6	9,7	155
Subaru Outback 2.5 GPL	10	11,1	186
Subaru Forester 2.0 GPL BVA	8	11,0	195

* Applicable au 1^{er} septembre 2006

BILAN

Maintenant ou jamais !

Les aides de l'État sont aujourd'hui plus alléchantes que jamais pour les automobilistes prêts à faire rouler leur voiture au GPL. Néanmoins, le coût des dépenses liées à l'installation, ainsi que la surconsommation peuvent donner à réfléchir. En outre, pour profiter au maximum de ces largesses fiscales, il faudra que votre voiture soit équipée avant la fin de l'année. Car dès l'an prochain, les règles redeviendront plus contraignantes.

Pour réveiller un secteur atone, GDF propose à ses clients de faire le plein à domicile, en installant un compresseur directement dans leur jardin.

Fuite de gaz dans l'auto

De l'eau a coulé sous les ponts depuis le premier protocole destiné à favoriser le carburant gaz naturel signé, en juin 1994, entre le ministère de l'Industrie, Gaz de France, des constructeurs automobiles et des distributeurs d'essence. Douze ans - et deux plans quinquennaux - plus tard, 8500 véhicules roulent au GNV (gaz naturel véhicules) en France, une goutte d'eau dans un monde de pétrole. GDF pense avoir trouvé la parade: proposer à ses clients de faire le plein dans leur jardin, grâce à l'installation (prise en charge par GDF jusqu'à 1000 euros de travaux) d'un compresseur, appareil de la taille d'un chauffe-eau. L'opération a été lancée, en septembre 2005, dans la région de Toulouse, puis à Nantes, Grenoble et Lyon. Avec un succès limité: seuls quelques dizaines de Français, de l'aveu même de GDF, sont aujourd'hui équipés d'un compresseur, quand l'entreprise tablait sur 2000 à 3000 clients fin 2006. C'est maintenant à l'Île-de-France (lire ci-contre) de s'y coller, pour porter à 4,5 millions le nombre de maisons susceptibles de faire le plein à domicile. Une étude Ipsos (2003) évaluait à 10% de ces foyers - soit 40000 à 50000 véhicules - le marché potentiel du GNV.

Compresseurs. La flotte, outre 1600 bus et 300 bennes à or-

dures, appartient majoritairement à des entreprises ou des collectivités territoriales. Le chiffre de 100000 véhicules roulant au GNV en 2010, retenu par l'Etat à l'occasion de la signature d'un protocole le 4 juillet 2005, ressemble fort à un vœu pieux, une manière d'inciter les constructeurs automobiles à s'emparer du marché. Hélène Jacquemont, la déléguée générale du Centre national d'information sur le carburant gaz naturel reconnaît que «on est très loin des objectifs. Mais on part aussi de très loin. Jusque-là, le GNV n'était pas proposé aux particuliers».

Selon GDF, la diffusion des compresseurs devrait permettre le développement d'un parc automobile conséquent et, par la suite, la mise en place d'un réseau adapté dans les stations-service. L'an dernier, Fiat (66% du marché européen) a vendu 22 500 voitures GNV, mais n'en a immatriculé que 134 en France. Et encore, 125 étaient des véhicules utilitaires et seulement 9 destinés à des particuliers. Citroën en a, lui, écoulé une centaine depuis septembre 2005, «un peu en dessous des attentes». Mais les deux constructeurs estiment que le gaz naturel est un pari. «Respectueux de l'environnement avec 25% d'émissions de gaz à effet de serre en moins par

rapport à l'essence, et disponible en quantité industrielle et peu chère (58 centimes d'euro le mètre cube, l'équivalent d'un litre d'essence)», selon Hélène Jacquemont, le gaz naturel a bien des avantages.

«Petit geste». Claire Potric a acheté sa voiture GNV en septembre 2005. Un peu réticente à l'installation d'un compresseur, elle est aujourd'hui «très satisfaite» du système. Passé les quinze mois de la location gratuite, elle devra payer entre 30 et 50 euros (selon la consommation) en plus du prix du gaz, soit un coût total, de 90 centimes d'euro le mètre cube. Sachant que la consommation d'un véhicule bicarburant comme le sien est sensiblement la même en gaz naturel qu'en essence. Mais «ce n'est pas l'aspect financier qui l'a intéressée. C'est d'abord une décision politique, son petit geste [à elle].»

Dans le monde, plus de 4,5 millions de conducteurs utilisent ce carburant, en particulier en Argentine (1,5 million, 21% du parc automobile), au Brésil (950 000) et en Italie (400 000). Mais cela reste une bagatelle comparé aux 600 millions de voitures en circulation. En France, c'est le réseau de distribution qui continue de poser problème. «Pour que le GNV se développe, poursuit Hélène Jacquemont, il faut que tous les acteurs avancent ensemble.» Le serpent se mord la queue et GDF, les

doigts. Actuellement, ni Total ni Carrefour n'ont ouvert les stations-service adaptées, alors que 300 sont prévues d'ici à 2010, d'après le protocole de 2005.

Récemment des sénateurs s'étonnaient: «On ne voit pas pourquoi quelque 300 stations permettraient le développement du GNV là où 2000 stations GPL [gaz de pétrole liquéfié] ne parviennent pas à donner le sentiment d'un maillage satisfaisant du territoire.» Le gaz n'a qu'un espoir: que les stations-service préfèrent attirer les clients dans leur pré carré plutôt que les laisser faire le plein dans leur jardin. ➤

DAMIEN DUBUC

Multiremises

La campagne lancée par GDF, Citroën et Fiat à destination des Franciliens prévoit un certain nombre de remises pour les premiers foyers tentés par l'expérience GNV. Ceux-ci pourront acheter moins cher leur véhicule à moteur essence-GNV (gaz naturel véhicules). Aux remises prévues (location gratuite des compresseurs pendant un an, puis quatre ans de location à un tarif préférentiel), s'ajoute un crédit d'impôt de 2000 euros pour l'achat d'un véhicule à gaz. Rens.: 08 11 01 02 20.



CFBP infos

N°32 - Septembre 2006

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

Bâtiment : les nouvelles dispositions relatives aux diagnostics techniques
CCI : Certificat de Conformité des Installations Intérieures gaz

■ Agenda p 5

Les Défis de l'Industrie

■ 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
Adresse :
8 Terrasse Bellini
92807 Puteaux cedex

N°SIRET : 784 855 033 00063

■ Statistiques

Données climatiques (1)

	Septembre 2006	Septembre 2005
Température moyenne	18,8°C	17,2°C
Nombre de jours ouvrés	21	22
Degrés-jours (DJ)	0,0	0,0
Coefficient de rigueur	1,000	1,000
Degrés-jours cumulés	1 338,2	1 280,8

(1) 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.

(source : Observatoire de l'Energie)
<http://www.industrie.gouv.fr/energie/statisti/pegase.htm>

CHIFFRES-CLES SEPTEMBRE 2006

- Ventes sept 06 vs sept 05 : - 12,7 %

- CCI installations neuves 9 premiers mois 06 vs 9 premiers mois 2006 : - 20 %

Ventes de GPL en France (en tonnes) : mois d'août 2006, cumul 2006 et variation 2005-2006

	MOIS			CUMUL		
	sept-06	sept-05	Variation	sept-06	sept-05	Variation
BUTANE						
Conditionné	27 850	30 708	- 9,3%	262 512	286 462	- 8,4%
Vrac	8 172	9 919	- 17,6%	76 078	82 002	- 7,2%
s/total butane	36 022	40 627	- 11,3%	338 590	368 464	- 8,1%
PROPANE						
Conditionné	10 845	11 765	- 7,8%	114 392	118 476	- 3,4%
Condi/carburant	6 550	6 694	- 2,2%	55 687	54 840	+ 1,5%
s/total conditionné	17 395	18 459	- 5,8%	170 079	173 316	- 1,9%
Vrac carburant	3 007	3 096	- 2,9%	26 282	25 846	+ 1,7%
Vrac 0 / 6t.	36 558	44 045	- 17,0%	721 221	741 313	- 2,7%
Vrac 6 / 12t.	8 061	9 557	- 15,7%	115 186	122 542	- 6,0%
Vrac 0 / 12t	44 619	53 602	- 16,8%	836 407	863 855	- 3,2%
Vrac 12 / 80t	15 774	18 095	- 12,8%	186 356	191 941	- 2,9%
Vrac 0 / 80t	60 393	71 697	- 15,8%	1 022 763	1 055 796	- 3,1%
Vrac > 80t	23 266	26 305	- 11,6%	228 227	239 741	- 4,8%
s/total vrac	86 666	101 098	- 14,3%	1 277 272	1 321 383	- 3,3%
s/total propane	104 061	119 557	- 13,0%	1 447 351	1 494 699	- 3,2%
GPLc/stations	10 023	11 852	- 15,4%	99 870	105 843	- 5,6%
Total conditionné	45 245	49 167	- 8,0%	432 591	459 778	- 5,9%
Total vrac	94 838	111 017	- 14,6%	1 353 350	1 403 385	- 3,6%
TOTAL	150 106	172 036	- 12,7%	1 885 811	1 969 006	- 4,2%
<i>dont carburant</i>	<i>19 580</i>	<i>21 642</i>	<i>- 9,5%</i>	<i>181 839</i>	<i>186 529</i>	<i>- 2,5%</i>

Evolution des prix internationaux (CIF ARGUS Propane)

	Août 2006	Septembre 2006	Variation %
Moyenne mensuelle CIF ARGUS \$/tonne	548	507	- 7,5 %

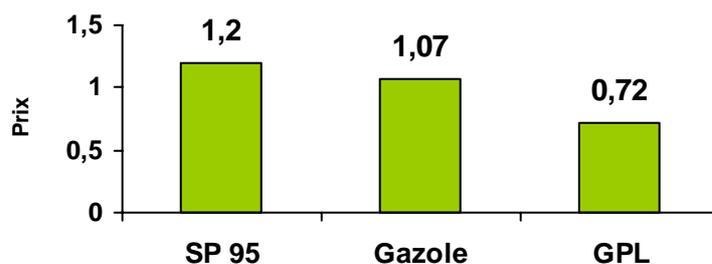
Installations neuves Gaz Propane (Source : Qualigaz)

	MOIS			CUMUL		
	sept-06	sept-05	Var %	sept-06	sept-05	Var %
Alsace	45	43	+ 5%	333	306	+ 9%
Aquitaine	121	194	- 38%	1056	1226	- 14%
Auvergne	38	83	- 54%	422	482	- 12%
Basse-Normandie	50	42	+ 19%	321	424	- 24%
Bourgogne	34	56	- 39%	284	356	- 20%
Bretagne	84	102	- 18%	715	977	- 27%
Centre	84	80	+ 5%	664	764	- 13%
Champagne-Ardenne	27	38	- 29%	280	274	+ 2%
Corse	3	21	- 86%	146	178	- 18%
Franche-Comté	61	48	+ 27%	263	368	- 29%
Haute-Normandie	37	64	- 42%	221	401	- 45%
Ile-de-France	28	27	+ 4%	191	212	- 10%
Languedoc-Roussillon	48	76	- 37%	504	597	- 16%
Limousin	36	48	- 25%	291	320	- 9%
Lorraine	36	45	- 20%	286	336	- 15%
Midi-Pyrénées	109	144	- 24%	888	1157	- 23%
Nord-Pas-de-Calais	33	44	- 25%	366	388	- 6%
Pays de la Loire	77	106	- 27%	575	874	- 34%
Picardie	40	68	- 41%	444	459	- 3%
Poitou-Charentes	45	109	- 59%	468	618	- 24%
Provence-Alpes-Côte d'Azur	103	120	- 14%	783	910	- 14%
Rhône-Alpes	137	183	- 25%	1143	1602	- 29%
TOTAL	1 276	1 741	- 27%	10 644	13 229	- 20%

Statistiques CCI installations Propane neuves ■ (source Qualigaz)

Baromètre mensuel du GPL carburant

► **Septembre 2006** : le carburant le moins cher à la pompe : 0,72 €/ litre



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

Bâtiment : les nouvelles dispositions relatives aux diagnostics techniques

Le décret n°2006-1147 du 14 septembre 2006 relatif au diagnostic de performance énergétique et à l'état de l'installation intérieure de gaz dans certains bâtiments, paru au Journal officiel du 15 septembre 2006, modifie le Code de la construction et de l'habitation.

Un chapitre IV est ajouté au titre III - Livre 1er - partie réglementaire de ce Code : ce nouveau chapitre intitulé « Diagnostics techniques » comprend 2 sections :

- section 1 : « Diagnostic de performance énergétique » : art. R. 134-1 à R. 134-5

- section 2 : « Etat de l'installation intérieure de gaz » : art. R. 134-6 à R. 134-9

Ces diagnostics s'ajoutent aux diagnostics termites, plomb, amiante déjà existants et seront exigés dans toute transaction immobilière.

Le Diagnostic de performance énergétique (DPE)

Le DPE, tel que décrit dans le décret du 14 septembre, comprend :

- les caractéristiques du bâtiment, un descriptif des équipements de chauffage, de production d'eau chaude sanitaire, de refroidissement, de ventilation ;
- l'indication de la quantité annuelle d'énergie consommée ou estimée ;
- l'évaluation de la quantité d'énergie d'origine renouvelable ;
- le classement du bâtiment en application d'une échelle de référence ;
- des recommandations visant à améliorer la performance énergétique du bâtiment ;
- le rapport d'inspection de la chaudière (si celle-ci est d'une puissance ≥ 20 KW) ;

Les arrêtés du 15 septembre 2006 (Journal officiel du 28 septembre 2006) précisent les modalités de réalisation du DPE, dans les cas de maisons individuelles, d'immeubles collectifs, selon les types de chauffage ...

Les annexes fournissent tous les éléments devant figurer sur le DPE : descriptif du bâtiment, équipements de chauffage et de production d'eau chaude, échelle des consommations d'énergie, étiquette climat pour les émissions de gaz à effet de serre, échelle des émissions de GES. Sont joints également des modèles de présentation de DPE à destination des diagnostiqueurs et toutes les méthodes de calcul conventionnel à utiliser.

Etat de l'installation intérieure de gaz

Autre diagnostic obligatoire, celui-ci décrit l'état des appareils de chauffage et de production d'eau chaude, l'état des tuyauteries, l'aménagement des locaux où fonctionnent les appareils à gaz.

Le DPE et l'état de l'installation intérieure de gaz devront être réalisés selon des modèles définis, par une personne répondant aux conditions de l'article L.271-6 du code de la construction et de l'habitation.

Echéancier

- La production du DPE est exigible pour les ventes réalisées à partir du **1er novembre 2006**.
- La production du DPE portant sur un bâtiment neuf n'est exigible que dans les cas où la date de dépôt de la demande de permis de construire est postérieure au **30 juin 2007**.
- Jusqu'au 1er novembre 2007, le DPE peut être réalisé par un technicien qualifié
- Les dispositions concernant l'état de l'installation de gaz entrent en vigueur au **1er novembre 2007**

Références des textes réglementaires :

❑ **Décret n°2006-1147 du 14 septembre 2006** relatif au diagnostic de performance énergétique et à l'état de l'installation intérieure de gaz dans certains bâtiments (JO du 15 septembre 2006)
<http://www.legifrance.gouv.fr/WAspad/UnTexteDeJorf?numjo=SOCU0611708D>

❑ **Arrêté du 15 septembre 2006** relatif au diagnostic de performance énergétique pour les bâtiments existants proposés à la vente en France métropolitaine (JO du 28 septembre 2006)
<http://www.legifrance.gouv.fr/WAspad/UnTexteDeJorf?numjo=SOCU0611881A>

❑ **Arrêté du 15 septembre 2006** relatif aux méthodes et procédures applicables au diagnostic de performance énergétique pour les bâtiments existants proposés à la vente en France métropolitaine
<http://www.legifrance.gouv.fr/WAspad/UnTexteDeJorf?numjo=SOCU0611882A>

❑ **Code de la construction et de l'habitation**
articles R. 134-1 à R. 134-9

CCII : Certificat de Conformité des Installations Intérieures de gaz

Toute installation intérieure de gaz est soumise à un certain nombre d'obligations qui sont précisées dans l'arrêté du 2 août 1977 modifié(*).

La conformité de l'installation doit être attestée par un « certificat de conformité » délivré par l'installateur.

Le distributeur doit, avant la mise en service de l'installation, s'assurer qu'il dispose bien de ce certificat de conformité et procéder à un contrôle d'étanchéité des tuyauteries fixes de l'installation.

Des organismes agréés garantissent la validité des certificats de conformité et contrôlent les installations.

Qualigaz, agréé depuis 1992, a été longtemps le seul organisme à réaliser des contrôles de conformité.

Récemment, 2 nouveaux acteurs sont arrivés dans cette activité : IS - Institut de soudure et Norisko qui ont été agréés en 2005 (arrêté du 9 mai 2005 - JO du 24 mai 2005) et en 2006 (arrêté du 8 septembre 2006 - JO du 20 septembre 2006)(*).

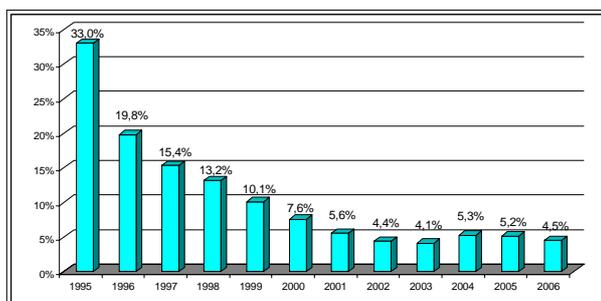


Au-delà de la réglementation, le CFBP et les organisations professionnelles ont mis en place un système qualité. Une convention a été signée en 1993 entre le CFBP, la CAPEB, l'UNCP, l'UCF et le SYNASAV dans le but d'améliorer encore la qualité et la sécurité des installations.

Au centre de ce dispositif qualité, l'appellation PG (professionnel Gaz) permet de reconnaître la qualité professionnelle de l'installateur qui en est titulaire.

Les contrôles réalisés par les organismes agréés le sont de manière différenciée selon que l'installateur est ou non titulaire de l'appellation PG. Les entreprises titulaires de l'appellation PG ne sont pas soumises à un contrôle systématique. Elles sont auditées chaque année sur au moins une de leurs réalisations. La détection de défauts imputables à l'entreprise lors de ces audits génère des mesures qui vont, pour les plus importantes, du contrôle renforcé (contrôle systématique des 3 installations suivantes), au retrait de l'appellation PG.

Ce système d'audit a pour objet de maintenir le niveau des prestations, et constitue également un indicateur permettant de déterminer les actions correctrices à entreprendre pour améliorer la qualité. Ce système a permis de faire diminuer considérablement les anomalies constatées dans les installations : en 10 ans, on est passé de 20 % (19,8 % en 1996) à moins de 5 % (4,5 % en 2006) d'anomalies constatées (*graphique ci-après*).



En 2005, près de 3 000 audits ont été réalisés.

(*) IS vient d'ailleurs de faire connaître, par communiqué de presse daté d'octobre 2006, sa décision d'arrêter l'activité de contrôle des installations.

Les modèles de certificats de conformité

Il existe 4 modèles CERFA approuvés par l'administration :

- le modèle 1 utilisé dans le cas d'installations à usage collectif,
- le modèle 2 utilisé pour toute installation intérieure domestique neuve et les parties neuves des installations complétées ou modifiées,
- le modèle 3 utilisé pour les installations des chaufferies et mini-chaufferies neuves,
- le modèle 4 utilisé dans le cas de remplacement d'appareils (chaudières).

Les installateurs peuvent se procurer ces formulaires auprès des organismes agréés.

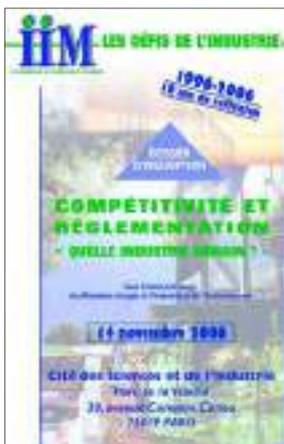
www.qualigaz.com

Arrêté du 2 août 1977 modifié par les arrêtés du 23 novembre 1992, du 28 octobre 1993, du 18 septembre 1995, du 26 juin 1996, du 9 septembre 1996, du 21 novembre 1996, 5 août 1998, 5 février 1999, 5 octobre 2005 fixant les 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.

(JO du 24 août 1977, 29 décembre 1992, 10 décembre 1993, 2 octobre 1995, 10 juillet 1996, 10 décembre 1996, 20 août 1998, 6 mars 1999 et 10 novembre 2005)

■ Agenda

LE 14 NOVEMBRE 2006



► LES DÉFIS DE L'INDUSTRIE

COMPÉTITIVITÉ ET RÉGLEMENTATION - QUELLE INDUSTRIE DEMAIN ?

Le CFBP est partenaire de cette journée organisée par les Ingénieurs de l'Industrie et des Mines avec la participation des Ministères chargés de l'Industrie et de l'Environnement qui se déroulera à la Cité des Sciences et de l'Industrie, 30 avenue Corentin Cariou - 75019 Paris.

Programme et inscription :

frings@opas.fr

Renseignements :

alain.canalias@industrie.gouv.fr

■ Dans la presse

- Butagaz protège ses riverains. Environnement & Technique, 01/09/2006
- Bus au GPL : « Un investissement trop fort pour un léger mieux ». L'Union, 28/09/2006
- Mondial de l'auto, le hall des énergies nouvelles tranche par sa sobriété. AFP, 30/09/2006
- Bourgogne : exercice grandeur nature programmé au dépôt de gaz. L'Alsace, 30/09/2006
- Né dans les années 1970, le gaz de pétrole liquéfié... Le Parisien, 30/09/2006

01/09/2006

Butagaz protège ses riverains

► Une nouvelle solution de stockage de GPL développée par Butagaz sur son site Seveso d'Aumale a permis à cette commune de réduire les zones de maîtrise de l'urbanisme qui lui étaient imposées par l'administration.

Depuis 1967, sur son site d'Aumale (Seine-Maritime) aujourd'hui classé « Seveso 2 seuil haut », Butagaz disposait, pour stocker du GPL (propane liquide), d'un réservoir sphérique de 500 m³. Bien que conforme aux réglementations existantes, tant en matière d'équipements de sécurité que de plan d'intervention en cas de sinistre, la présence de cette installation aujourd'hui rattrapée par l'urbanisation engendrait pour la commune des contraintes de maîtrise d'urbanisme dans un rayon de 700 m, ce qui limitait ses perspectives de développement.

Ayant mis au point dans son centre de R&D une solution technique réduisant sensiblement la probabilité d'occurrence du risque majeur pris en considération par l'administration, à savoir le « Bleve » (explosion de vapeur en expansion), le groupe gazier a décidé de l'appliquer pour la première fois au site. Ce projet consistait à construire autour de la sphère de stockage, indépendamment et sans modification de sa structure, une enceinte de béton armé cylindrique d'une épaisseur de 40 cm, d'un rayon supérieur de 1,6 m par rapport à celui de l'enveloppe du réservoir et d'une hauteur supérieure de 3 m. Cette enceinte protège le stockage de propane des agressions extérieures, qu'elles soient mécaniques ou thermiques.

L'installation de la coque en béton s'est par ailleurs accompagnée de nombreux aménagements complémentaires sur la

sphère et sur l'enceinte, visant notamment à éliminer tout risque lié aux conséquences d'une éventuelle fuite de joint, afin de renforcer encore la sécurité des riverains. Cet édifice, validé par le Conseil supérieur des installations classées, permettra aux autorités locales, dans le cadre du futur plan de prévention des risques technologiques (PPRT), de fixer des distances de maîtrise de l'urbanisation réduites par rapport à la situation antérieure et ainsi limiter partiellement les contraintes appliquées à la commune d'Aumale et à sa zone industrielle tout en garantissant l'activité GPL de Butagaz.

Les travaux d'aménagement, qui ont démarré en juillet 2005, se sont achevés en mai, pour un investissement estimé à 1,6 M€. Le site a été remis en service en juin. ■

Bruno Morizat

28/09/2006

2F73E85053E0AE0CD0D810D96B0975AB2687DB19A0F46D0511C1411

Bus au GPL : « Un investissement trop fort pour un léger mieux »

Équiper les bus de Reims au GPL ? L'idée a été étudiée mais rejetée. L'investissement était en effet trop important pour une limitation minime de la pollution.

A une époque où l'on parle de limiter l'effet de serre, où la Ville engage un vaste débat sur les déplacements dans la métropole rémoise, un de nos lecteurs s'étonne de voir qu'aucun bus des Transports urbains rémois (Tur) n'utilise une énergie propre comme le GPL. Mélange de butane et de propane, le GPL carburant ne contient en effet ni plomb, ni benzène, ni soufre dangereux pour l'environnement. La combustion du GPL ne produit pas de particules et limite significativement les émissions de CO₂, un des gaz responsables de l'effet de serre. Pas simple à mettre en place dans les faits. « Quand je suis arrivé à la délégation transport de Reims métropole, un des premiers dossiers que l'on a étudié c'est celui-ci », se souvient Bernard Desoize, vice-président de Reims Métropole. « On a ainsi réfléchi sur la mise en place de bus au GPL mais la réponse, à ma grande déception, n'a pas été positive. » « Depuis plusieurs années nous avons en effet aux Tur des bus très performants au niveau de la pollution », poursuit l'élu. « Ils sont équipés de pots catalytiques filtrant les particules. Avec

une installation au gaz on aurait eu seulement une légère amélioration pour un investissement énorme ». Des efforts depuis 1999 Les efforts en matière de lutte contre la pollution dans les bus rémois remontent à 1999. A cette époque les Tur expérimentent une solution combinant l'utilisation d'un nouveau carburant, le gasoil à très basse teneur en soufre (GTBTS), et d'un véritable piège à particules, le filtre CRT. Les résultats ont été concluants : sur les émissions réglementées, on observe une réduction de 90 % du monoxyde d'azote, une réduction de 95 % des hydrocarbures imbrûlés et de 95 % des particules (analyses effectuées par l'Utac, seul organisme indépendant et agréé par l'État). Les bus progressivement équipés En juin 2003, la flotte de bus est progressivement équipée de ces dispositifs sophistiqués. En 2005, une centaine de bus ont été dotés d'un pot CRT (soit environ 60 % de la flotte). A terme, 90 % de la flotte devrait circuler ainsi équipés dans l'agglomération rémoise d'ici fin 2009. S'il n'y a pas de GPL dans les bus de Reims, au plan national, le système a également du mal à prendre en raison notamment d'une mise

en place difficile. Ses détracteurs trouvent le système trop cher et assez lourd à mettre en place. A la fin des années quatre-vingt-dix un seul bus français au GPL était disponible sur le marché. Fin 1998, un groupement d'intérêt économique (GIE) GPL Bus voit le jour pour essayer d'inciter les communes à investir dans le GPL. Mais en octobre 2001, c'est l'arrêt brutal de la commercialisation des bus GPL en France suite à l'arrêt de la fabrication du moteur DAF RGÉ170ÉGPL. En 2003, un nouveau groupement d'intérêt économique est mis en place : GPL Prop'Bus. Charge à lui de relancer le processus. L'an passé, un peu moins de 150 bus roulaient en France au GPL. G. A. -T.



30/09/2006

Au Mondial de l'auto, le hall des énergies nouvelles tranche par sa sobriété (REPORTAGE)

PARIS, 30 sept 2006 (AFP) -Tapis en jonc de mer du stand GPL contre moquettes profondes chez Mercedes: avec ses stands minimalistes et ses animations didactiques, le hall 2.2 du Mondial de l'automobile, dédié aux énergies nouvelles censées être les stars du salon, tranche par sa sobriété.

Il abrite les céréaliers de Passion Céréales, le stand du diester, du gaz de pétrole liquéfié (GPL) et tous les espaces dédiés aux énergies alternatives. Mais aussi la fédération handisport, la Maaf ou ... la nurserie du salon.

"Nous sommes des gens sérieux, nous sommes là pour travailler", explique Jean-François Gleizes, le président de Passion céréales. De fait, on y croise plus d'hommes en costume-cravate que dans les autres bâtiments.

"C'est la première fois que nous sommes présents au salon, c'est déjà très fort", ajoute M. Gleizes.

L'ambiance se veut sage. "C'est la thématique du hall qui veut ça", commente un exposant en réajustant des fascicules sur une étagère, mais pendant ces journées réservées aux professionnels, les visiteurs n'étaient pas très nombreux entre les stands, dont certains étaient déserts.

"Ca va changer", espère cet exposant. "Il y a deux ans, nous étions dans le hall des véhicules utilitaires, nous n'avons pas vu beaucoup de monde".

Une ambiance à mille lieux du clinquant des autres halls, pleins de musique, de lumières et d'hôtesse aux tenues légères.

Dans le hall 3, une jeune femme juchée sur une voiture de course Ligier en minirobe blanche et cuissardes noires attire cameramen et photographes. Et au hall 1, les photographes se pressaient devant une exploratrice en minishort et bottes à talons alanguie sur sa jeep.

Le décor n'est pas moins étudié. Murs de lumière éblouissants courant entre les modèles de Saab, juste à côté d'une corvette jaune, collée au mur et semblant rouler vers le plafond. Sculptures de glace chez Ford.

Les vendeurs de Hi-Fi exposent des équipements parfois invraisemblables, tel un écran vidéo niché dans un coffre.

"Il faut rester modeste; l'essentiel est le message", veut croire Jean-François Isambert, administrateur de Passion Céréales.

"Imaginez-nous au milieu du Hall 1, entre Renault et Mercedes. Nous n'avons pas les mêmes budgets".

fz/jlb/sbo

Afp le 30 sept. 06 à 10 22.

Ref : AFP_TX_PAR_20060930_082207_EIL36.

30/09/2006

4179E8AB5540CE07E04A1DF9A80F45F821573C34F00B63EDE46587F

Bourogne Exercice grandeur nature programmé au dépôt de gaz

Un plan particulier d'intervention a été élaboré pour organiser les secours en cas d'incident sur le site du dépôt de gaz situé sur la zone industrielle de Bourogne.

Une réunion publique avait lieu jeudi soir, au foyer Léon-Mouglin de Bourogne, afin de présenter l'établissement Antargaz, de rappeler les mesures de sécurité qui s'y appliquent, d'expliquer les mesures liées au plan particulier d'intervention (PPI) et enfin de présenter l'exercice du samedi 14 octobre à la population de Bourogne et de Morvillars. Rémy Darroux, directeur des services du cabinet du préfet, a rappelé d'emblée les grandes lignes de la loi de 2004 concernant la protection civile. Celle-ci repose sur plusieurs principes : la protection, une mission des pouvoirs publics ; la diversité des acteurs, une nécessité pour faire face à la multiplicité des risques. Chaque citoyen concourt à la sécurité de tous par son comportement. Le risque nul n'existe pas et, à Bourogne, les risques liés au propane concernent l'incendie et l'explosion. Afin de garantir la sécurité des populations, deux plans d'intervention sont prévus. Le premier est le plan d'opération interne, établi par l'exploitant afin de gérer, avec l'aide des

services de secours, une situation accidentelle circonscrite au site. Le second est le plan particulier d'intervention, établi par les services de la préfecture afin de gérer l'ensemble des moyens permettant l'intervention sur un accident majeur dépassant les limites de l'établissement. C'est ce PPI, élaboré en décembre 2005, qui sera mis en oeuvre le samedi 14 octobre.

Scénario de catastrophe majeure

Nicolas Bracon, ingénieur sécurité chez Antargaz, a présenté le dépôt de Bourogne : activités, risques liés aux produits, moyens de maîtrise des risques et gestion de la sécurité (lire Le Pays du 19 septembre). Les risques liés au dépôt prennent en compte deux types d'accidents majeurs : ceux liés à l'inflammation d'une nappe gazeuse générée par une fuite incontrôlée et ceux relatifs à une explosion consécutive à un échauffement excessif sur un wagon ou un camion. Le réservoir, quant à lui, est sous talus. Hervé Debruycker, chef du service interministériel de défense et de protection civiles à la préfecture du Territoire de Belfort, a présenté l'exercice du 14 octobre, qui sera organisé autour d'un scénario de risque majeur avec un

dispositif en cascade. Tout commencera avec la rupture virtuelle d'un bras de transfert entre un wagon citerne et la cuve de stockage. La fuite de gaz est alors détectée par les capteurs qui commandent la fermeture d'une vanne et la mise en route d'un rideau d'eau. Premier incident : la vanne ne fonctionne pas. Le plan d'opération interne est alors déclenché. Le nuage de gaz prend feu, le système de refroidissement se met en route mais second incident, le rideau d'eau tombe en panne. Le plan particulier d'intervention est alors déclenché avec alerte de la population par sirène, alerte du préfet, des secours et des services et mise en place du périmètre de sécurité. L'événement débutera à 9 h 30 pour s'achever vers midi. La coupure des axes routiers, sous la responsabilité de la gendarmerie devrait intervenir entre 10 h 30 et 11 h 30.

30/09/2006

Né dans les années 1970, le gaz ...

Né dans les années 1970, le gaz de pétrole liquéfié (GPL) a connu ses heures de gloire il y a quinze ans mais n'a jamais réussi à s'imposer en France. A qui la faute ? Aux pétroliers d'abord qui ont longtemps rechigné à installer des bonbonnes de distribution à côté de leurs pompes à essence et diesel (2 000 aujourd'hui, principalement sur les autoroutes). Mais aussi à cause d'une série d'incidents (explosions et feux) de voitures équipées qui leur ont collé une réputation de dangerosité aux yeux des non-initiés. Peugeot et Citroën ont jeté l'éponge et fait disparaître les modèles GPL de leurs catalogues. Seul Renault

continue avec sa petite Twingo GPL (10 800 €) et Lada son légendaire Niva 4 x 4 (12 599 €). **Avantage** : malgré une mauvaise image, la technologie est désormais complètement maîtrisée. **Inconvénient** : le choix de plus en plus restreint dans les modèles et la revente difficile d'un véhicule équipé. **Notre conseil** : à mettre en balance avec le gaz naturel de ville en comparant coûts d'achat et de fonctionnement.

SOMMAIRE

STATISTIQUES 1

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

ACTUALITÉS TECHNIQUES ET REGLEMENTAIRES 4

Le point sur les certificats
d'économie d'énergie
Actualisation du plan climat
Association « Energies et Avenir »

EN BREF 3

Personnel

DANS LA PRESSE 7

1 STATISTIQUES

DONNÉES CLIMATIQUES (1):

	OCT-2006	OCT-2005
Température moyenne	15°2	14°9
Nombre de jours ouverts	22	22
Degrés-jours	52,6	51,6
Coefficient de rigueur	0,398	0,391
Degrés-jours cumulés	1 390,8	1 332,4

(1) Source : Observatoire de l'Energie
Toutes les données sont disponibles sur la base de données en ligne
PEGASE à l'adresse :
<http://www.industrie.gouv.fr/energie/statisti/pegase.htm>

Chiffres-clés octobre 2006

- > Ventes de GPL 10 premiers mois 2006 vs
10 premiers mois 2005 : - 4,1 %
- > Installations neuves propane 10 premiers mois 2006 vs
10 premiers mois 2005 : - 20 %

Comité Français du
Butane et du Propane

8, terrasse Bellini
92807 PUTEAUX CEDEX

contact@cfbp.fr

www.cfbp.fr

N° SIRET : 784 855 033 00063

VENTES DE GPL EN France (en tonnes) :

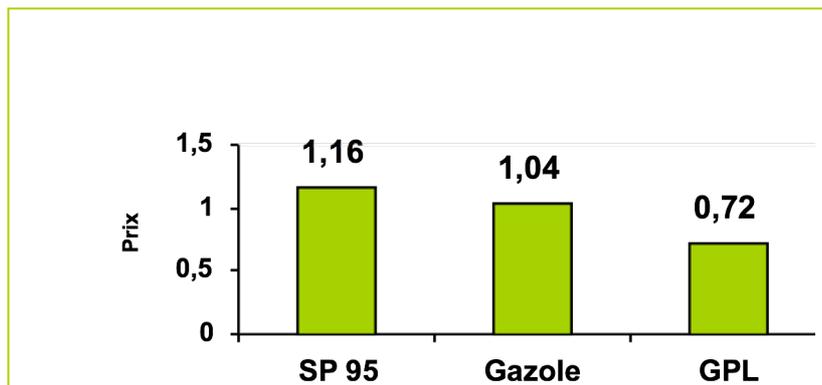
	MOIS			CUMUL		
	Oct-2006	Oct-2005	variation	Oct-2006	Oct-2005	variation
BUTANE						
conditionné	30 670	33 758	- 9,1%	293 182	320 220	- 8,4%
vrac	11 463	11 349	+ 1,0%	87 541	93 351	- 6,2%
s/total Butane	42 133	45 107	- 6,6%	380 723	413 571	- 7,9%
PROPANE						
conditionné	11 332	11 814	- 4,1%	125 724	130 290	- 3,5%
Condi/carburant	7 097	6 399	+ 10,9%	62 784	61 239	+ 2,5%
s/total conditionné	18 429	18 213	+ 1,2%	188 508	191 529	- 1,6%
Vrac carburant	3 232	2 865	+ 12,8%	29 514	28 711	+ 2,8%
Vrac 0/6 T	52 069	56 918	- 8,5%	773 290	798 231	- 3,1%
Vrac 6/12 T	10 285	10 924	- 5,8%	125 471	133 466	- 6,0%
Vrac 0/12 T	62 354	67 842	- 8,1%	898 761	931 697	- 3,5%
Vrac 12/80 T	23 314	22 853	+ 2,0%	209 670	214 794	- 2,4%
Vrac 0/80 T	85 668	90 695	- 5,5%	1 108 431	1 146 491	- 3,3%
Vrac > 80 T	39 992	38 003	+ 5,2%	268 219	277 744	- 3,4%
Sous-total vrac	128 892	131 563	- 2,0%	1 406 164	1 452 946	- 3,2%
Sous-total PROPANE	147 321	149 776	- 1,6%	1 594 672	1 644 475	- 3,0%
GPLc / Stations	10 225	10 912	- 6,3%	110 095	116 755	- 5,7%
Total conditionné	49 099	51 971	- 5,5%	481 690	511 749	- 5,9%
Total vrac	140 355	142 912	- 1,8%	1 493 705	1 546 297	- 3,4%
TOTAL	199 679	205 795	- 3,0%	2 085 490	2 174 801	- 4,1%
Dont carburant	20 554	20 176	+ 1,9%	202 393	206 705	- 2,1%

EVOLUTION DES PRIX INTERNATIONAUX :

	OCT-2006	SEPT-2006	variation
Moyenne mensuelle CIF Argus \$ / T	472	507	- 6,9 %

BAROMETRE DU GPL CARBURANT

Le carburant le moins cher à la pompe : 0,72 € / litre



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

INSTALLATIONS NEUVES GAZ PROPANE (source : Qualigaz)

Régions	MOIS			CUMUL		
	Oct-2006	Oct-2005	variation	Oct-2006	Oct-2005	variation
Alsace	42	76	- 45%	375	382	- 2%
Aquitaine	124	196	- 37%	1 180	1 422	- 17%
Auvergne	52	65	- 20%	474	547	- 13%
Basse-Normandie	55	71	- 23%	376	495	- 24%
Bourgogne	50	57	- 12%	334	413	- 19%
Bretagne	100	157	- 36%	815	1 134	- 28%
Centre	104	110	- 5%	768	874	- 12%
Champagne-Ardenne	42	48	- 13%	322	322	+ 0%
Corse	18	27	- 33%	164	205	- 20%
Franche-Comté	55	58	- 5%	318	426	- 25%
Haute-Normandie	49	69	- 29%	270	470	- 43%
Ile-de-France	32	44	- 27%	223	256	- 13%
Languedoc-Roussillon	61	90	- 32%	565	687	- 18%
Limousin	38	69	- 45%	329	389	- 15%
Lorraine	56	93	- 40%	342	429	- 20%
Midi-Pyrénées	136	213	- 36%	1 024	1 370	- 25%
Nord-Pas-de-Calais	64	68	- 6%	430	456	- 6%
Pays de la Loire	107	142	- 25%	682	1 016	- 33%
Picardie	60	66	- 9%	504	525	- 4%
Poitou-Charentes	64	86	- 26%	532	704	- 24%
Provence-Alpes Côte	111	155	- 28%	894	1 065	- 16%
Rhône-Alpes	241	254	- 5%	1 384	1 856	- 25%
TOTAL	1 661	2 214	- 25%	12 305	15 443	- 20%

2 ACTUALITES TECHNIQUES ET REGLEMENTAIRES

LE POINT SUR LES CERTIFICATS D'ECONOMIES D'ENERGIE

L'arrêté du 26 septembre 2006 (1) fixant la répartition par énergie de l'objectif national d'économies d'énergie pour la période du 1^{er} juillet 2006 au 30 juin 2009 fait état des données suivantes :

Ventes 2004 secteurs résidentiel et tertiaire	En KWh d'énergie finale	%
Electricité	265 529 752 553	41,43
Gaz naturel	239 278 534 054	37,33
Fioul domestique	109 300 491 059	17,05
GPL	16 476 489 403	2,57
Chaleur/froid	10 329 290 670	1,61
Total	640 914 557 739	100,00

(1) Arrêté du 26 septembre 2006 fixant la répartition par énergie de l'objectif national d'économies d'énergie pour la période du 1er juillet 2006 au 30 juin 2009 (JO N°230 du 4 octobre 2006)

Energie	Prix de référence * (centimes par KWh)
Electricité	11,01
Gaz naturel	4,28
Fioul domestique	4,78
GPL	8,27
Chaleur/froid	5,26
Moyenne pondérée	7,27

* Moyenne des années 2003, 2004 et 2005

Ventes 2004 secteurs résidentiel et tertiaire	En euros	%
Electricité	29 234 825 756	62,73
Gaz naturel	10 241 121 258	21,97
Fioul domestique	5 224 563 473	11,21
GPL	1 362 605 674	2,92
Chaleur/froid	543 320 689	1,17
Total	46 606 436 849	100,00

La répartition par énergie de l'objectif national d'économies d'énergie est obtenue en appliquant à chaque type d'énergie la formule suivante :

$0,25 \times \text{valeur des ventes en KWh} + 0,75 \times \text{valeur des ventes en euros}$.

Ce qui donne au final :

Energie	Objectif en KWh d'énergie finale actualisés	%
Electricité	30 997 466 117	57,40
Gaz naturel	13 939 395 360	25,81
Fioul domestique	6 842 301 575	12,67
GPL	1 531 130 288	2,84
Chaleur/froid	689 706 660	1,28
Total	54 000 000 000	100,00

La répartition de l'objectif GPL est ensuite fonction des quantités déclarées par chaque distributeur :

DISTRIBUTEUR	OBJECTIF en KWh d'énergie finale actualisés	%
ANTARGAZ	372 573 879	24,33
BUTAGAZ	427 322 951	27,91
PRIMAGAZ	282 388 538	18,44
REPSOL FRANCE	13 107 876	0,86
TOTALGAZ	349 186 018	22,81
VITOGAZ	45 856 125	2,99
GDF + REGIES	40 694 901	2,66
TOTAL	1 531 130 288	100,00

Source : Ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie, [DGEMP](#)

Le comité interministériel du développement durable qui s'est tenu le lundi 13 novembre 2006 a donné lieu à une actualisation du Plan Climat 2004 - 2012. Cette actualisation prévoit le renforcement de certaines mesures permettant de dégager un gain annuel supplémentaire de 6 à 8 millions de tonnes de CO2 sur la période 2008-2012. Dans ce cadre, l'objectif d'économies d'énergie auquel sont astreints les fournisseurs d'énergies sera relevé de l'ordre du doublement sur la deuxième période.

PREMIER CERTIFICAT D'ECONOMIE D'ENERGIE

Samedi 18 novembre 2006, le ministre délégué à l'Industrie a procédé à la remise du **premier certificat d'économie d'énergie** avec Electricité de Strasbourg-Renovelec à La Wantzenau en Alsace.

ASSOCIATION « ENERGIES ET AVENIR »

Eau Chaleur Confort (EC2), association Loi de 1901, dont le CFBP est adhérent et qui a pour objet de promouvoir le chauffage à eau chaude, devrait très prochainement changer de raison sociale pour prendre la dénomination d' « Energies et Avenir ».

Cette association a pour ambition d'accroître fortement son action afin de faire valoir les atouts de la boucle eau chaude au sein des thématiques actuelles que sont, entre autres, les économies d'énergie, l'indépendance énergétique, l'environnement ou bien encore le renchérissement du coût des énergies. La mission principale de l'association est de proposer aux acteurs du monde de l'énergie et du logement des solutions permettant de relever les défis énergétiques et environnementaux qui s'annoncent, mais aussi de concourir à leur mise en œuvre ainsi qu'à leur suivi.

« Energies et Avenir » regroupe l'ensemble des professions de la filière du chauffage à eau chaude. Elle associe aussi bien des fournisseurs d'énergie que des fédérations du bâtiment, des fabricants et distributeurs d'équipement ou bien encore l'ADEME.

Dans le cadre de sa réorganisation, le siège de l'association devrait bientôt être hébergé au sein des locaux du CFBP à la Défense. Le CFBP effectuera pour le compte d'Energies et Avenir les différentes tâches de gestion administrative ainsi que le suivi du plan de communication institutionnelle en collaboration avec l'agence GCI.



ASSOCIATION DES PROFESSIONNELS
POUR LE CHAUFFAGE DURABLE

3 EN BREF

PERSONNEL

Robert Lanzéré, Délégué régional, intégrera à compter du mois de décembre l'équipe du siège du CFBP.

Dans le cadre de ses nouvelles fonctions, Robert Lanzéré restera rattaché au service dirigé par Jean-Claude Bouvet. Il prendra en charge certaines missions transverses d'importance, dont notamment la refonte du « Recueil de réglementation » du CFBP, projet initié sous l'égide de **Patrick Allenet**, qui fera valoir ses droits à la retraite à la fin de l'année.

Nous souhaitons par avance bonne chance à Patrick pour sa nouvelle vie, ainsi qu'un franc succès à Robert dans ses nouveaux challenges.



VIENT DE PARAÎTRE

La brochure « Locaux d'habitation », nouvelle présentation des fiches pratiques destinées aux installateurs est maintenant disponible auprès des délégations régionales du CFBP et du service documentation.





4 DANS LA PRESSE

- > PGN et PGP deviennent PG
Le Bâtiment artisanal du 01-10-2006
- > Certification des installations gaz : le marché est sous pression
Le Journal du Chauffage et du Sanitaire du 01-10-2006
- > Primagaz : Les facteurs relèveront les compteurs
Le Journal du Chauffage et du Sanitaire du 01-10-2006
- > Les propaniers incitent aux économies d'énergie
L'Installateur du 01-10-2006
- > Pleins gaz sur le net
Stratégie Logistique du 01-10-2006
- > Intermarché entre dans la bataille du gaz
LSA du 19-10-2006

PGN ET PGP DEVIENNENT PG

PGN et PGP fusionnent et se régionalisent. Une appellation unique, PG, sera désormais mise en œuvre par des structures régionales, au sein desquelles les organisations professionnelles d'installateurs (OPI) joueront un rôle primordial. Premiers éclaircissements sur cette évolution.

P.P.

Estes-vous Professionnel gaz naturel (PGN) et/ou Professionnel gaz propane (PGP) ? La question n'aura bientôt plus de raison d'être. En effet, les deux appellations sont en cours de fusion. Il n'en subsistera plus qu'une : Professionnel du gaz (PG). Une petite révolution, motivée par l'ouverture bientôt totale du marché du gaz à la concurrence à partir du 1^{er} juillet 2007. Et par la nécessité de simplifier le dispositif qualité vis-à-vis des consommateurs, qui auront désormais un signe de reconnaissance unique dans le domaine de l'installation gaz domestique.

UNE ASSOCIATION NATIONALE

Cette fusion s'accompagne d'un changement dans la gestion de l'appellation. Une association nationale est en cours de création. Y siègeront les représentants des quatre OPI en tant que membres fondateurs. L'association pourra également accueillir les représentants

des organisations regroupant les différents acteurs de la filière (commercialisateurs de gaz naturel et de gaz propane, distributeur de gaz, grossistes, fabricants, associations de consommateurs...), s'ils en font la demande. L'association nationale sera chargée de gérer, d'animer et de faire évoluer le dispositif PG. Elle fera de même avec l'appellation Professionnel maintenance gaz (PMG) qui demeure inchangée pour 2007.

Le Comité de concertation national gaz (CCNG) est maintenu. Il conserve la responsabilité d'analyser et de contrôler la mise en œuvre des dispositifs Qualité, de prendre toute mesure utile au renforcement et à l'amélioration de l'efficacité des démarches PG et PMG, d'examiner les demandes de recours qui lui sont transmises ainsi que d'assurer la cohérence entre tous les acteurs.

HUIT STRUCTURES RÉGIONALES

Sur le terrain, la mise en œuvre du nouveau dispositif sera assurée par des structures non plus départementales (au travers des actuels CCLG), mais régionales. Seront en effet créés des comités de concertation régionaux gaz (CCRG). Huit grandes zones géographiques seront instaurées : Paris, Nantes, Lille, Nancy, Toulouse, Poitiers, Lyon et Marseille. Dans chaque CCRG siègeront des représentants des OPI. Ces nouvelles structures seront opérationnelles en janvier 2007.

Des animateurs régionaux viendront dynamiser localement les CCRG, assureront le secrétariat de ces structures et apporteront aux OPI qui le souhaitent tout le soutien nécessaire à la bonne application des dispositions relatives à la nouvelle convention nationale. Chaque animateur régional sera par ailleurs chargé de dialoguer localement avec les représentants des bureaux de contrôle, les distributeurs et les commercialisateurs d'énergies.

Certification des installations gaz : le marché est sous pression

L'arrivée d'un troisième acteur dans le monde relativement clos de la certification des installations gaz vient bousculer les habitudes. Le journal officiel du 20 septembre a en effet publié l'arrêté du 8 septembre qui donne à Norisko, entreprise du groupe européen Dekra de contrôle technique de secteur aussi divers que l'automobile ou l'immobilier, l'agrément pour effectuer les contrôles des installations neuves ou rénovées alimentées en gaz naturel ou GPL. Il partagera ce marché avec IS Service, une société créée par l'association Institut de la Soudure, et Qualigaz.

Mise sur pied grâce au rassemblement des distributeurs de gaz et les organisations professionnelles au sein de l'association Qualigaz en 1990, la démarche de qualité des installations gaz affiche ses succès. « Avant 1990, nous comptions 25% de défauts sur les installations gaz, explique Gérard Laurent, président de Qualigaz ; aujourd'hui, ce taux est tombé à 4,5, voire 5%.

Et ce ne sont plus que des problèmes mineurs, qui ne mettent pas en péril la sécurité des occupants ou des ouvrages. On s'est réellement donné les moyens. » Cette structure dispose de 330 contrô-

leurs dans huit agences.

Pour sa part, IS Service met 17 contrôleurs sur le terrain. Norisko peut

d'emblée placer 100 techniciens sur ce marché. Cette dernière société est déjà présente sur le diagnostic immobilier (amiante, loi Carrez, xylophages, plomb), et réalisait pratiquement la moitié des diagnostics volontaires commandés par les particuliers via la démarche commerciale de GDF. Elle se positionne aussi sur le diagnostic assainissement et le futur diagnostic électricité. **BR**

Qualigaz poursuit sa diversification

Face à un marché de la certification gaz en recul – le volume total de 380 000/370 000 inspections cette année devrait chuter à 310 000/330 000 en 2007 –, et pour parer au partage de ce marché avec les nouveaux arrivants, Qualigaz poursuit sa démarche de diversification entamée au milieu des années quatre-vingt-dix. L'association a alors commencé avec la certification après travaux, et, sous l'impulsion de Gérard Laurent, président élu en 2001, a franchi une marche en 2003 avec la création de la filiale MultiContrôle Horizon, sous statut SAS. En 2005, Qualigaz a intégré une seconde filiale avec le rachat de Contrôle Technique Habitat

(CTH). Le chiffre d'affaires de ces deux structures atteint aujourd'hui 3 millions d'euros sur un total de 25 pour l'ensemble des activités du groupe Qualigaz. Le diagnostic de performance énergétique applicable dès novembre (voir dans cette rubrique) et les articles de ce texte portant sur le diagnostic de des installations de gaz (réseaux et chaudières de plus de 20 kW) sont des domaines que Jean-Michel Laborde, directeur général de Qualigaz et de MultiContrôle Horizon a pour mission de développer de façon profitable. Autre diagnostic visé: les installations électriques, applicable en novembre 2007. « Nous voulons profiter de

notre notoriété pour devenir un leader du diagnostic immobilier comme nous le sommes

sur le marché du diagnostic gaz », conclut Gérard Laurent.



Gérard Laurent, président de Qualigaz, et Jean-Michel Laborde, directeur général: « Nous avons les ressources dans le groupe pour diversifier nos activités. »

PRIMAGAZ : LES FACTEURS RELEVÉRONT LES COMPTEURS

Dans le cadre du développement de son offre collective de GPL, Primagaz, opérateur gazier depuis 2003, a conclu avec La Poste un partenariat de proximité pour une durée de test de six mois dans les départements de Mayenne et l'Ille-et-Vilaine. Les préposés au courrier noteront sur un carnet à souche date, n° de compteur et index de consommation pour faire établir la facture mensuelle.

Les propaniers incitent aux économies d'énergie

Totalgaz lance ses solutions EcoDécllic...

Pour faire face à leurs obligations d'économies d'énergie, tous les distributeurs incitent leurs clients à s'équiper de matériels plus performants, endossant le rôle de conseiller en économies d'énergie. C'est



le cas de Totalgaz qui, en lançant les offres EcoDécllic, va notamment promouvoir les chaudières à condensation et l'énergie solaire en association avec l'énergie propane.

Ces offres EcoDécllic sont au nombre de trois :

- Eco-Régulation : chaudière gaz + programmateur de température
- Eco-Condensation : offre phare, composée d'une chaudière à condensation à régulation
- Eco-Solaire : chaudière à condensation + capteurs solaires.

Totalgaz aide au financement des installations au moyen de remises pouvant aller jusqu'à 800 euros. Le distributeur offre également une réduction de 100 euros sur le tarif du propane pendant toute la durée du contrat de 9 ans.

Une importante campagne de communication accompagne le dispositif, notamment au moyen d'affichage dans les petites communes et sur les principaux axes routiers.

... et Butagaz les Butaprimés

Butagaz, de son côté, lance le programme "Butaprimés" qui vise au même objectif : inciter les particuliers à réaliser des économies d'énergie. Il s'agit d'aides financières octroyées aux consommateurs entreprenant des travaux de rénovation dans leur logement et s'équipant de matériels performants.

Le montant des Butaprimés dépend bien évidemment de la nature des travaux entrepris : remplacement de chaudières, isolation, changement de fenêtres, pose de régulation, etc. Les montants des aides peuvent aller jusqu'à 900 €.

Elles viennent en déduction des factures de gaz des clients ayant souscrit un contrat de fourniture de gaz en citerne. Exemple : 200 € pour l'installation d'une chaudière basse température ou condensation, 80 € pour l'installation d'une régulation thermostatique sur une chaudière existante, etc.

Le dispositif comprend également un volet conseil et accompagnement qui repose notamment sur une équipe de 130 conseillers commerciaux spécialement formés et sur une plateforme téléphonique "Infos économies d'énergie" (0811 888 120).

Le cas

Pleins gaz sur le net

Butagaz, spécialiste de la bouteille de gaz est confronté à différents circuits et types de livraisons. Pour répondre avec efficacité aux demandes de ses clients, il a réorganisé sa Supply Chain, tout en confiant à Externis la partie e-commerce.

Le consommateur peut acheter du gaz sur le net. Toutefois, cette activité lancée par Butagaz concerne environ

150 références allant des bouteilles de gaz aux kits pour le barbecue, en passant par des chauffages d'appoints, des chalumeaux ou des parasols chauffants. Depuis cinq ans, l'industriel a confié à la société Externis la gestion de l'espace dédié à la vente en ligne. Ce prestataire prend en compte l'ensemble de la chaîne du catalogue jusqu'à la livraison chez le client. Il a développé une plateforme Internet dédiée à la commande et à la logistique (PLV, merchandising, fournitures, ...).

Si Butagaz a été le premier client, la plate-forme est utilisée par les vendeurs de Ferrero ou de Nestlé et elle permet de livrer les concessionnaires VAG ou Nissan en France. Pour Butagaz, « l'activité atteint 200 commandes par mois ce qui permet de dégager des profits », remarque Thierry Aboukrat, co-fondateur et directeur associé d'Externis. Bien entendu, la forte croissance du e-commerce n'est pas étrangère à la bonne santé de butagaz.fr, dont les ventes ont progressé de 20 % en 2005.

Basée sur sa plate-forme e-Business eCOS (Externis Commerce Operating System), le prestataire a développé une solution technologique externalisée répondant à

la double problématique du gaz et de la vente à distance. Il assure une prestation complète depuis la prise de commande de l'internaute jusqu'à la livraison. Il faut suivre les évolutions du site, intégrer les consignes de bouteilles et surtout la gestion des produits dangereux.

Mais si Externis supervise l'ensemble de la chaîne, il a confié à la société Dinadis le soin de gérer le stock physique, dont la partie concernant le gaz est stockée à l'extérieur de l'entrepôt en zones



Jérôme Roquebert est responsable des opérations régionales pour l'Est de la France à partir d'une ligne Sedan-Bordeaux. Depuis 17 ans dans le groupe Shell, il travaille depuis trois ans sur les activités logistiques de Butagaz.

sécurisées (casiers spécifiques) à 13 mètres du bâtiment. Le traitement des commandes est intégré dans le système de Dinadis, qui en assure la préparation. En géné-



200 commandes sont passées tous les mois sur boutique en ligne de Butagaz.

ral, les délais sont de 5 jours pour une commande sans gaz et de 7 jours avec le gaz. Ensuite, le transport est assuré par colissimo en dessous de 30 kg pour les particuliers et par TNT pour les entreprises et pour tous les colis hors norme. S'il y a plusieurs colis par envoi, le prestataire de Butagaz utilise les réseaux de messagerie. Enfin, un transport de classe 2 pour les bouteilles de gaz souvent assuré par les Transports Chevallier. Cependant, cette vitrine de l'industriel ne représente qu'une petite partie de son activité. L'essentiel du chiffre d'affaires est réalisé par les circuits traditionnels, où le respect des réglementations est le premier souci.

Les transporteurs sous pression

Le fait de devoir gérer des produits dangereux, nécessite principalement de respecter certaines lois et réglementations. Le choix des conducteurs est ainsi limité à ceux qui possèdent des qualifica-

tions professionnelles pour les matières dangereuses bien spécifiques. Ils doivent respecter des réglementations horaires strictes et les temps de pause, ... « Nous mettons sur nos partenaires une forte pression HSSE (hygiène, sécurité, sûreté et environnement), à partir de plans d'actions annuels précis (réunions de chauffeurs régulières, contrôles inopinés sur route, audits périodiques, ...). Les transporteurs et les prestataires logistiques signent une lettre d'engagement personnalisée », explique Jérôme Roquebert, responsable des opérations régionales pour l'Est de la France à partir d'une ligne Sedan-Bordeaux. D'ailleurs, lors d'un appel d'offres, les critères de choix peuvent être classés dans trois familles homogènes : HSSE, qualitatifs et économiques.

En effet, la logistique des matières dangereuses, en dehors des précautions nécessaires, doit aussi être performante. Il y a cinq ans, Butagaz a lancé un projet de grande envergure sur l'organisa-

tion logistique pour les activités vrac et conditionné. En place depuis trois ans, il a permis de passer « de la tournée des laitiers à une logistique plus intelligente et plus cohérente basée sur les besoins réels de nos clients et sur une meilleure productivité », explique Jérôme Roquebert. Aujourd'hui, les prestataires conçoivent les tournées selon trois types de profils.

Une majorité de « prévisionnels »

Les clients dits « prévisionnels » (la majorité) sont traités sur la base d'un système à génération de commande, selon un seuil de stock minimum atteint et un historique de consommation du client. Pour l'activité bouteille, un portefeuille de commande indique tous les vendredis les commandes à servir sur la semaine suivante. Le prestataire logistique organise ses tournées quotidiennes en fonction des délais indiqués par le système. Pour l'activité vrac, le principe est identique. Un état des clients prévisionnels sort les lundis avec une période plus large de visibilité (en moyenne de 3 semaines).

Une bouteille avec niveau

La bouteille de Butagaz est quasiment entrée dans le langage courant. Elle est devenue tellement populaire que Shell, qui avait lancé la commercialisation des bouteilles de propane et de butane en 1932 a adopté le nom de Butagaz pour cette filiale en remplacement d'URG dans les années 1970. Aujourd'hui, cette entreprise, toujours filiale du groupe pétrolier distribue le butane, le propane et le GPL. En vrac, elle approvisionne directement les citernes des clients (60 % particuliers et 40 % professionnels) pour un volume de 407 000 tonnes en France, représentant 30 % de parts de marché (200 000 clients). En bouteille, cette entreprise commercialise 210 000 tonnes par an (numéro 1 en France avec près de 40 % du marché) via 26 000 revendeurs (75 % via la grande distribution) avec une gamme de sept emballages différents dont les célèbres bouteilles butane (bleu) et propane (bicolore gris/bleu) ou les deux cubes. Et la dernière-née, la Viseo en composite (10 kg de gaz butane) commercialisée en mai dernier, permet pour la première fois de voir le niveau du gaz.

Les autres clients sont « programmés » (consommation très régulière ou professionnels très sensibles à une rupture pour leur activité) et « à la commande ». Ces derniers sont de faibles consommateurs avec des demandes irrégulières. Pour assurer au mieux ses tournées, Butagaz utilise des outils de planification et cartographiques (Interjour de PTV pour l'activité bouteille et Distriplaner de Logsysal pour l'activité vrac). Ces outils spécifiques étant interfacés à

notre système de gestion SAP. Mais avant de livrer les clients, la chaîne d'approvisionnement a connu tout un circuit. En amont, les camions chargent le vrac auprès de 65 points d'approvisionnement (sites industriels de stockage), appartenant ou non au groupe. Les camions partent ensuite pour livrer les clients à partir d'une tournée quotidienne. Elle est établie par les « dispatchers » Butagaz, pour les gros clients (+ 100 tonnes en moyenne),

qui sont livrés avec des véhicules de 12 à 20 tonnes. Pour les autres clients, la gestion des tournées est assurée par les 11 prestataires de services logistiques (mandataires régionaux).

Pour le gaz en bouteille, Butagaz travaille avec 14 centres remplisseurs dont 2 BP et 4 autres gaziers. Les bouteilles sont d'abord acheminées par des gros porteurs (28 casiers) sur environ 70 dépôts intermédiaires gérés par les mandataires (un bureau et des casiers). Ces prestataires constituent les tournées de livraisons quotidiennes, comportant environ une dizaine de clients.

Et toute cette chaîne est sous surveillance. Toute une série d'indicateurs de performances permettent de suivre l'activité logistique en temps réel. « Ainsi, malgré des débats difficiles, nous améliorons d'année en année notre qualité de service avec des taux de rupture sur les bouteilles de 2,6 % en grande distribution ou de 4,7 % pour les autres circuits et d'environ 5 % pour le vrac même si les saisons hivernales peuvent parfois provoquer des pics de consommation », conclut Jérôme Roquebert. **O.C.**



Butagaz livre 210 000 tonnes de gaz en bouteille chaque année en France.

INTERMARCHÉ entre dans la bataille du gaz

Le groupement sort sa marque propre de bouteilles de gaz, un an après les initiatives de Leclerc et d'Auchan. Les Mousquetaires arrivent sur un marché en érosion, mais qui reste une belle niche.

➤ Jamais deux sans trois. Leclerc et Auchan avaient ouvert la voie en septembre 2005 avec leurs marques Clairgaz et Écogaz. Les Mousquetaires leur emboîtent le pas en lançant les bouteilles Énergaz il y a deux semaines. Cette marque propre, disponible dans 800 Intermarché, Bricomarché, Écomarché, Logimarché, Netto et centres Roady (et 1500 magasins en mars 2007), sort de l'ordinaire à deux titres. Le premier tient à son poids. « Nous proposons une bouteille de 10 kg, contrairement à celle de 13 kg de nos concurrents distributeurs, explique Yves Gaudineau, président de Roady, qui pilote ce pôle chez les Mousquetaires. Nous gagnons 5 kg sur le poids d'une bouteille pleine pour répondre au désir de légèreté de nos consommateurs. » Ensuite, Énergaz est fabriquée par Frangaz, société commune de BP et de Rubis (Vitogaz), créée pour l'occasion. « BP a deux centres remplisseurs, dans le nord et le sud de la France, poursuit Yves Gaudineau. Quant à Vitogaz, qui dispose de 11 plates-formes de stockage, il distribue les bouteilles à nos magasins. » Le circuit est différent de Leclerc et d'Auchan, qui achètent les bouteilles en Belgique et dont l'approvisionnement peut connaître des difficultés en hiver.

Innover

La bouteille d'Intermarché est bien partie pour séduire, et le groupement parie sur une part de marché de 30% d'ici à trois ans. Ce n'est pas irréaliste, car le marché est en train de changer. Si les volumes ont baissé de 5% en 2005,



LES MDD TIRENT LES PRIX...

- > **Énergaz (Intermarché)** 14,95 € la recharge de 10 kg; 5 € la consigne. En vente dans 1 700 points de vente
- > **Écogaz (Auchan)** 19,95 € la recharge de 13 kg; 5 € la consigne. Dans les 105 stations-service de l'enseigne
- > **Clairgaz (Leclerc)** 17,95 € la recharge de 13 kg; 5 € la consigne. Dans les 450 stations-service du groupement

»» La bouteille de gaz Énergaz, déjà disponible dans 800 espaces de vente, le sera dans 1 500 POINTS en mars 2007, tous membres du groupement des Mousquetaires.

... SUR UN MARCHÉ EN BAISSÉ CONSTANTÉ

- > 45 millions de bouteilles de gaz vendues en 2005
- SOURCE : UNIONITE 2006
- > - 5,1 % par rapport aux ventes de 2004
- > 4,1 recharges consommées par an
- SOURCE : COMITÉ FRANÇAIS BUTANE ET/OU PROPANE

le nombre de bouteilles consignées a augmenté de 2%. Leclerc annonce près de 500 000 bouteilles Clairgaz vendues en un an, soit 11% du marché (LSA n° 1967). Face à l'attaque des enseignes, les pétroliers réagissent. D'une part, ils s'engouffrent dans ce nouveau créneau du discount, en nouant des accords avec la distribution, comme BP et Rubis. Seul indépendant, Actigaz, qui livre 1 700 magasins (Système U, Cora, Géant, Champion, Shopi), a mis la consigne à 1 €. Pour les challengers, la course au point de vente est lancée. « Nous souhaitons atteindre 2 000 magasins d'ici à la fin de l'an-

née », indique Pierre Le Poulennec, directeur général d'Actigaz. D'autre part, il faut innover. Butagaz, avec Visco, a inventé la bouteille de 10 kg début 2006. « Nous voulons nous adapter aux nouveaux modes de consommation très fragmentés du gaz, en proposant une bouteille plus pratique, précise Sylvie Gallois, directrice commerciale et du marketing de Butagaz. Visco possède quatre fenêtres, pour voir le niveau de gaz en permanence. » Malin à l'heure où les factures d'électricité flambent. En 2005, 100 000 unités de chauffage individuel au gaz se sont arrachées.

JEAN-BERNARD GALLOIS





Comité Français
Butane Propane

CFBP *infos*

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

Décembre 2006

N° 34

SOMMAIRE

STATISTIQUES

1

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



1 PARTI COTATIONS DONNÉES CLIMATIQUES (1):

	NOV-2006	NOV-2005
Température moyenne	10,2 °	7,2 °
Nombre de jours ouverts	21	20
Degrés-jours	205,9	296,2
Coefficient de rigueur	0,741	1,066
Degrés-jours cumulés	1 596,7	1 628,6

(1) Source : Observatoire de l'Energie

Toutes les données sont disponibles sur la base de données en ligne
PEGASE à l'adresse :

<http://www.industrie.gouv.fr/energie/statisti/pegase.htm>

Chiffres-clés novembre 2006

Ventes tous produits 11 mois 2006 vs 11 mois 2005 : -4,1 %

Ventes tous produits 12 mois glissants : 2. 611 KT

Installations neuves 11 mois 2006 vs 11 mois 2005 : - 21 %

Comité Français du
Butane et du Propane

8, terrasse Bellini
92807 PUTEAUX CEDEX

contact@cfbp.fr

www.cfbp.fr

N° SIRET : 784 855 033 00063



VENTES DE GPL EN France (en tonnes) :

	MOIS			CUMUL		
	Nov - 2006	Nov - 2005	variation	Nov - 2006	Nov - 2005	variation
BUTANE						
conditionné	30 456	34 379	- 11,4%	323 638	354 599	- 8,7%
vrac	9 866	9 175	+ 7,5%	97 407	102 526	- 5,0%
s/total Butane	40 322	43 554	- 7,4%	421 045	457 125	- 7,9%
PROPANE						
conditionné	11 965	12 989	- 7,9%	137 689	143 279	- 3,9%
Condi/carburant	6 532	6 238	+ 4,7%	69 316	67 477	+ 2,7%
s/total conditionné	18 497	19 227	- 3,8%	207 005	210 756	- 1,8%
Vrac carburant	3 108	3 111	- 0,1%	32 622	31 822	+ 2,5%
Vrac 0/6 T	74 194	69 711	+ 6,4%	847 484	867 942	- 2,4%
Vrac 6/12 T	14 487	14 776	- 2,0%	139 958	148 242	- 5,6%
Vrac 0/12 T	88 681	84 487	+ 5,0%	987 442	1 016 184	- 2,8%
Vrac 12/80 T	23 875	26 357	- 9,4%	233 545	241 151	- 3,2%
Vrac 0/80 T	112 556	110 844	+ 1,5%	1 220 987	1 257 335	- 2,9%
Vrac > 80 T	29 960	35 346	- 15,2%	298 179	313 090	- 4,8%
Sous-total vrac	145 624	149 301	- 2,5%	1 551 788	1 602 247	- 3,1%
Sous-total PROPANE	164 121	168 528	- 2,6%	1 758 793	1 813 003	- 3,0%
GPLc / Stations	10 008	11 260	- 11,1%	120 103	128 015	- 6,2%
Total conditionné	48 953	53 606	- 8,7%	530 643	565 355	- 6,1%
Total vrac	155 490	158 476	- 1,9%	1 649 195	1 704 773	- 3,3%
TOTAL	214 451	223 342	- 4,0%	2 299 941	2 398 143	- 4,1%
Dont carburant	19 648	20 609	- 4,7%	222 041	227 314	- 2,3%

EVOLUTION DES PRIX INTERNATIONAUX :

	NOV-2006	OCT-2006	variation
Moyenne mensuelle CIF Argus \$ / T	487	473	+ 3 %

INSTALLATIONS NEUVES GAZ PROPANE (source : Qualigaz)

Régions	MOIS			CUMUL		
	nov-2006	nov-2005	variation	nov-2006	nov-2005	variation
Alsace	63	57	+ 11%	438	439	- 0%
Aquitaine	161	214	- 25%	1341	1636	- 18%
Auvergne	79	83	- 5%	553	630	- 12%
Basse-Normandie	75	84	- 11%	451	579	- 22%
Bourgogne	58	83	- 30%	392	496	- 21%
Bretagne	90	185	- 51%	905	1319	- 31%
Centre	123	154	- 20%	891	1028	- 13%
Champagne-Ardenne	64	44	+ 45%	386	366	+ 5%
Corse	11	27	- 59%	175	232	- 25%
Franche-Comté	47	63	- 25%	365	489	- 25%
Haute-Normandie	42	54	- 22%	312	524	- 40%
Ile-de-France	25	37	- 32%	248	293	- 15%
Languedoc-Roussillon	67	102	- 34%	632	789	- 20%
Limousin	47	55	- 15%	376	444	- 15%
Lorraine	41	58	- 29%	383	487	- 21%
Midi-Pyrénées	157	276	- 43%	1181	1646	- 28%
Nord-Pas-de-Calais	58	68	- 15%	488	524	- 7%
Pays de la Loire	79	136	- 42%	761	1152	- 34%
Picardie	65	83	- 22%	569	608	- 6%
Poitou-Charentes	76	109	- 30%	608	813	- 25%
Provence-Alpes Côte d'Azur	117	166	- 30%	1011	1231	- 18%
Rhône-Alpes	262	265	- 1%	1646	2121	- 22%
TOTAL	1807	2403	- 25%	14112	17846	- 21%

SOMMAIRE

STATISTIQUES

1

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



1 PARTI COTÉ D'ÉTÉ DONNÉES CLIMATIQUES (1):

	NOV-2006	NOV-2005
Température moyenne	10,2 °	7,2 °
Nombre de jours ouverts	21	20
Degrés-jours	205,9	296,2
Coefficient de rigueur	0,741	1,066
Degrés-jours cumulés	1 596,7	1 628,6

(1) Source : Observatoire de l'Energie

Toutes les données sont disponibles sur la base de données en ligne
PEGASE à l'adresse :

<http://www.industrie.gouv.fr/energie/statisti/pegase.htm>

Chiffres-clés novembre 2006

Ventes tous produits 11 mois 2006 vs 11 mois 2005 : -4,1 %

Ventes tous produits 12 mois glissants : 2. 611 KT

Installations neuves 11 mois 2006 vs 11 mois 2005 : - 21 %

Comité Français du
Butane et du Propane

8, terrasse Bellini
92807 PUTEAUX CEDEX

contact@cfbp.fr

www.cfbp.fr

N° SIRET : 784 855 033 00063

VENTES DE GPL EN France (en tonnes) :

	MOIS			CUMUL		
	Nov - 2006	Nov - 2005	variation	Nov - 2006	Nov - 2005	variation
BUTANE						
conditionné	30 456	34 379	- 11,4%	323 638	354 599	- 8,7%
vrac	9 866	9 175	+ 7,5%	97 407	102 526	- 5,0%
s/total Butane	40 322	43 554	- 7,4%	421 045	457 125	- 7,9%
PROPANE						
conditionné	11 965	12 989	- 7,9%	137 689	143 279	- 3,9%
Condi/carburant	6 532	6 238	+ 4,7%	69 316	67 477	+ 2,7%
s/total conditionné	18 497	19 227	- 3,8%	207 005	210 756	- 1,8%
Vrac carburant	3 108	3 111	- 0,1%	32 622	31 822	+ 2,5%
Vrac 0/6 T	74 194	69 711	+ 6,4%	847 484	867 942	- 2,4%
Vrac 6/12 T	14 487	14 776	- 2,0%	139 958	148 242	- 5,6%
Vrac 0/12 T	88 681	84 487	+ 5,0%	987 442	1 016 184	- 2,8%
Vrac 12/80 T	23 875	26 357	- 9,4%	233 545	241 151	- 3,2%
Vrac 0/80 T	112 556	110 844	+ 1,5%	1 220 987	1 257 335	- 2,9%
Vrac > 80 T	29 960	35 346	- 15,2%	298 179	313 090	- 4,8%
Sous-total vrac	145 624	149 301	- 2,5%	1 551 788	1 602 247	- 3,1%
Sous-total PROPANE	164 121	168 528	- 2,6%	1 758 793	1 813 003	- 3,0%
GPLc / Stations	10 008	11 260	- 11,1%	120 103	128 015	- 6,2%
Total conditionné	48 953	53 606	- 8,7%	530 643	565 355	- 6,1%
Total vrac	155 490	158 476	- 1,9%	1 649 195	1 704 773	- 3,3%
TOTAL	214 451	223 342	- 4,0%	2 299 941	2 398 143	- 4,1%
Dont carburant	19 648	20 609	- 4,7%	222 041	227 314	- 2,3%

EVOLUTION DES PRIX INTERNATIONAUX :

	NOV-2006	OCT-2006	variation
Moyenne mensuelle CIF Argus \$ / T	487	473	+ 3 %

INSTALLATIONS NEUVES GAZ PROPANE (source : Qualigaz)

Régions	MOIS			CUMUL		
	nov-2006	nov-2005	variation	nov-2006	nov-2005	variation
Alsace	63	57	+ 11%	438	439	- 0%
Aquitaine	161	214	- 25%	1341	1636	- 18%
Auvergne	79	83	- 5%	553	630	- 12%
Basse-Normandie	75	84	- 11%	451	579	- 22%
Bourgogne	58	83	- 30%	392	496	- 21%
Bretagne	90	185	- 51%	905	1319	- 31%
Centre	123	154	- 20%	891	1028	- 13%
Champagne-Ardenne	64	44	+ 45%	386	366	+ 5%
Corse	11	27	- 59%	175	232	- 25%
Franche-Comté	47	63	- 25%	365	489	- 25%
Haute-Normandie	42	54	- 22%	312	524	- 40%
Ile-de-France	25	37	- 32%	248	293	- 15%
Languedoc-Roussillon	67	102	- 34%	632	789	- 20%
Limousin	47	55	- 15%	376	444	- 15%
Lorraine	41	58	- 29%	383	487	- 21%
Midi-Pyrénées	157	276	- 43%	1181	1646	- 28%
Nord-Pas-de-Calais	58	68	- 15%	488	524	- 7%
Pays de la Loire	79	136	- 42%	761	1152	- 34%
Picardie	65	83	- 22%	569	608	- 6%
Poitou-Charentes	76	109	- 30%	608	813	- 25%
Provence-Alpes Côte d'Azur	117	166	- 30%	1011	1231	- 18%
Rhône-Alpes	262	265	- 1%	1646	2121	- 22%
TOTAL	1807	2403	- 25%	14112	17846	- 21%

SOMMAIRE

STATISTIQUES 1

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

ACTUALITÉS TECHNIQUES ET REGLEMENTAIRES 4

Les certificats d'économie
d'énergie
Actualités du GPL Carburant

EN BREF 6

Arrivée au CFBP

DANS LA PRESSE 7

1 STATISTIQUES

DONNÉES CLIMATIQUES ⁽¹⁾:

	DEC-2006	DEC-2005
Température moyenne	5°6	3°5
Nombre de jours ouverts	20	22
Degrés-jours du mois	351	420
Coefficient de rigueur	0,965	1,156
Degrés-jours cumulés	1 948	2 049

(1) Source : CPDP - Comité professionnel du pétrole (Bulletin mensuel décembre 2006)

Méthode de correction climatique mise en place à la mi-avril 2006 :

- période trentenaire 1976-2005 et non plus 1961-1990, soit une baisse du degré-jour trentenaire de 3 % ;
- température-seuil uniforme depuis 1970 et pour toutes les énergies de 17 °C (au lieu de 16 °C)
- relevés de température effectués dans 22 stations météorologiques (et non plus 42), soit une par région métropolitaine.

Chiffres-clés décembre 2006

- > Total des ventes 2006 vs 2005 : - 6,1 %
- > Total des installations 2006 vs 2005 : - 22 %
- > Degrés-jours cumulés 2006 vs 2005 : - 5 %
- > Moyenne Propane CIF Argus 2006 : 527 \$ vs 462 \$ en 2005 soit + 14 %

Comité Français du
Butane et du Propane

8, terrasse Bellini

92807 PUTEAUX CEDEX

contact@cfbp.fr

www.cfbp.fr

N° SIRET : 784 855 033 00063

VENTES DE GPL EN France (en tonnes) :

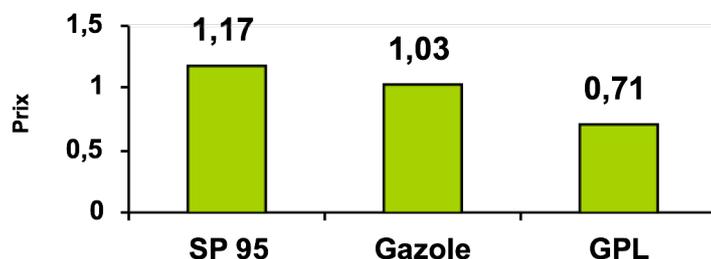
	MOIS			CUMUL		
	Déc-2006	Déc-2005	variation	Déc-2006	Déc-2005	variation
BUTANE						
conditionné	30 577	34 687	- 11,8%	354 215	389 286	- 9,0%
vrac	9 024	10 349	- 12,8%	106 431	112 875	- 5,7%
s/total Butane	39 601	45 036	- 12,1%	460 646	502 161	- 8,3%
PROPANE						
conditionné	12 036	14 501	- 17,0%	149 725	157 780	- 5,1%
Condi/carburant	5 855	6 116	- 4,3%	75 171	73 593	+ 2,1%
s/total conditionné	17 891	20 617	- 13,2%	224 896	231 373	- 2,8%
Vrac carburant	2 912	2 993	- 2,7%	35 534	34 815	+ 2,1%
Vrac 0/6 T	95 402	130 880	- 27,1%	942 886	998 822	- 5,6%
Vrac 6/12 T	19 865	24 822	- 20,0%	159 823	173 064	- 7,7%
Vrac 0/12 T	115 267	155 702	- 26,0%	1 102 709	1 171 886	- 5,9%
Vrac 12/80 T	30 054	38 731	- 22,4%	263 599	279 882	- 5,8%
Vrac 0/80 T	145 321	194 433	- 25,3%	1 366 308	1 451 768	- 5,9%
Vrac > 80 T	29 508	37 485	- 21,3%	327 687	350 575	- 6,5%
Sous-total vrac	177 741	234 911	- 24,3%	1 729 529	1 837 158	- 5,9%
Sous-total PROPANE	195 632	255 528	- 23,4%	1 954 425	2 068 531	- 5,5%
GPLc / Stations	9 671	10 947	- 11,7%	129 774	138 962	- 6,6%
Total conditionné	48 468	55 304	- 12,4%	579 111	620 659	- 6,7%
Total vrac	186 765	245 260	- 23,9%	1 835 960	1 950 033	- 5,8%
TOTAL	244 904	311 511	- 21,4%	2 544 845	2 709 654	- 6,1%
Dont carburant	18 438	20 056	- 8,1%	240 479	247 370	- 2,8%

EVOLUTION DES PRIX INTERNATIONAUX :

	Déc-2006	Nov-2006	variation
Moyenne mensuelle CIF Argus \$ / T	516	487	+ 6 %

BAROMETRE MENSUEL DU GPL CARBURANT : décembre 2006

Le carburant le moins cher à la pompe : 0,71 € / litre



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

INSTALLATIONS NEUVES GAZ PROPANE (source : Qualigaz)

Régions	MOIS			CUMUL		
	Déc-2006	Déc-2005	variation	Déc-2006	Déc-2005	variation
Alsace	82	60	+ 37%	520	499	+ 4%
Aquitaine	131	195	- 33%	1 472	1 831	- 20%
Auvergne	49	67	- 27%	602	697	- 14%
Basse-Normandie	61	58	+ 5%	512	637	- 20%
Bourgogne	36	58	- 38%	428	554	- 23%
Bretagne	80	152	- 47%	985	1 471	- 33%
Centre	90	130	- 31%	981	1 158	- 15%
Champagne-Ardenne	33	45	- 27%	419	411	+ 2%
Corse	18	46	- 61%	193	278	- 31%
Franche-Comté	34	47	- 28%	399	536	- 26%
Haute-Normandie	37	62	- 40%	349	586	- 40%
Ile-de-France	33	46	- 28%	281	339	- 17%
Languedoc-Roussillon	52	116	- 55%	684	905	- 24%
Limousin	53	48	+ 10%	429	492	- 13%
Lorraine	35	67	- 48%	418	554	- 25%
Midi-Pyrénées	148	209	- 29%	1 329	1 855	- 28%
Nord-Pas-de-Calais	49	57	- 14%	537	581	- 8%
Pays de la Loire	94	130	- 28%	855	1 282	- 33%
Picardie	45	62	- 27%	614	670	- 8%
Poitou-Charentes	70	86	- 19%	678	899	- 25%
Provence-Alpes Côte d'Azur	99	142	- 30%	1 110	1 373	- 19%
Rhône-Alpes	152	235	- 35%	1 798	2 356	- 24%
TOTAL	1 481	2 118	- 30%	15 593	19 964	- 22%

2 ACTUALITES TECHNIQUES ET REGLEMENTAIRES

LES CERTIFICATS D'ECONOMIES D'ENERGIE

- > L'arrêté du 19 juin 2006 définissant les opérations standardisées d'économies d'énergie est complété par l'arrêté du 19 décembre 2006 (nouvelles fiches et modifications apportées aux précédentes).
- > Par ailleurs, la loi du 7 décembre 2006 relative au secteur de l'énergie définit les sanctions en cas de manquement à l'obligation de déclaration des ventes :

Article 51 :

Après le V de l'article 14 de la loi n° 2005-781 du 13 juillet 2005 précitée, il est inséré un V bis ainsi rédigé :
« V bis. - Dans les conditions définies au présent V bis, le ministre chargé de l'énergie peut sanctionner les manquements qu'il constate, de la part des personnes mentionnées au I, aux dispositions du présent article ou aux dispositions réglementaires prises pour son application.
« Le ministre met l'intéressé en demeure de se conformer dans un délai déterminé aux dispositions du présent article ou aux dispositions prises pour son application. Il peut rendre publique cette mise en demeure.
« Lorsque l'intéressé ne se conforme pas dans les délais fixés à cette mise en demeure, le ministre peut prononcer à son encontre une sanction pécuniaire dont le montant est proportionné à la gravité du manquement, à la situation de l'intéressé, à l'ampleur du dommage et aux avantages qui en sont tirés, sans pouvoir excéder 2 % du chiffre d'affaires hors taxes du dernier exercice clos, porté à 4 % en cas de nouvelle violation de la même obligation.
« Les sanctions sont prononcées après que l'intéressé a reçu notification des griefs et a été mis à même de consulter le dossier et de présenter ses observations, assisté, le cas échéant, par une personne de son choix.
« Les sanctions pécuniaires sont recouvrées comme les créances de l'Etat étrangères à l'impôt et au domaine.
« L'instruction et la procédure devant le ministre sont contradictoires.
« Le ministre ne peut être saisi de faits remontant à plus de trois ans s'il n'a été fait aucun acte tendant à leur recherche, leur constatation ou leur sanction.
« Les décisions sont motivées, notifiées à l'intéressé et publiées au Journal officiel. Elles peuvent faire l'objet d'un recours de pleine juridiction et d'une demande de sursis à exécution devant le Conseil d'Etat. Les demandes de sursis ont un caractère suspensif. »

- > Enfin, l'article 35 de la Loi de Finances rectificative pour 2006 précise que le versement libératoire et la pénalité de retard ne sont pas déductibles des impôts.

Article 35 :

Dans le 2 de l'article 39 du code général des impôts, les mots : « ne sont pas admises » sont remplacés par les mots : « le versement libératoire et la pénalité de retard afférente prévus au IV de l'article 14 de la loi n° 2005-781 du 13 juillet 2005 de programme fixant les orientations de la politique énergétique, ne sont pas admis ».

Joël CHEVASSUS

Directeur Administratif et Financier – CFBP – j.chevassus@cfbp.fr

- **Arrêté du 19 décembre 2006 définissant les opérations standardisées d'économies d'énergie**
(JO N°303 du 31 décembre 2006)
- **Loi n° 2006-1537 du 7 décembre 2006 relative au secteur de l'énergie**
(JO N°284 du 8 décembre 2006)
- **Loi n° 2006-1771 du 30 décembre 2006 de finances rectificative pour 2006**
(JO N°303 du 31 décembre 2006)

EURO 5

La réglementation européenne concernant les niveaux plafond d'émission des polluants réglementés (NOx, CO, HC et particules) pour l'homologation des véhicules commercialisés en Europe évolue. Les niveaux de ces polluants ont été fixés pour l'horizon 2009/2010. Ils ont principalement pour effet de contraindre les constructeurs automobiles à équiper « systématiquement » tous leurs modèles Diesel de FAP (Filtre à Particules) sans lequel ces nouveaux plafonds ne pourraient être atteints. Le coût additionnel du FAP est évalué entre 590 et 900 euros selon les experts du monde de l'équipement automobile.

Pour ce qui est des modèles GPL, les niveaux plafonds à respecter sont toujours les mêmes que ceux exigés pour les modèles essence.

INCITATIONS FISCALES

La dernière Loi de Finances a confirmé les aides fiscales pour les véhicules propres dont le GPL jusqu'à fin 2009. Ces nouvelles aides sont décrites sur le site web du CFBP.

www.cfbp.fr

www.gpl.fr

La Loi de Finances restreint en revanche, aux seules 2 premières années d'utilisation du véhicule, le bénéfice de l'exonération de la TVS (Taxe sur les Véhicules de Société) pour les véhicules propres (GPL, GNV, Electriques et Hybrides).

Une instruction fiscale va être publiée précisant que les véhicules GPL constructeurs acquis par les concessionnaires automobiles pour démonstration pourront bénéficier du crédit d'impôt (2 000 euros) pour le premier acheteur Particulier. Le véhicule devra être vendu avant d'avoir 6 mois d'immatriculation ou 6 000 km. Ceci devrait faciliter la présence de véhicules GPL dans les halls d'expositions des réseaux Renault, Chevrolet, Subaru, Lada etc....

François-Xavier DAGNAS
Responsable Marché GPL Carburant
Comité Français du Butane et du Propane
fx.dagnas@cfbp.fr

ARRIVEE AU CFBP

Madame Sabine Gibier a pris les fonctions de Responsable des Relations Extérieures depuis le 3 janvier 2007.

Sabine a travaillé auparavant comme Conseillère auprès de Denis Baupin, adjoint au Maire de Paris en charge du transport, des déplacements et de la voirie. Elle a également exercé les fonctions de Conseillère en communication auprès de Dominique Voynet au Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement.

Nous lui souhaitons toute la réussite voulue dans le cadre de ses nouvelles missions au CFBP.



4 DANS LA PRESSE

> Professionnels gaz (PG) : les réponses aux questions essentielles
Le Bâtiment artisanal du 01-12-2006

> Le GPL, un carburant en panne
Auto Concept du 01-11-2006

PROFESSIONNEL GAZ (PG) : LES RÉPONSES AUX QUESTIONS ESSENTIELLES

L'appellation PG a été lancée lors de la réunion nationale des Comités de concertation locaux gaz (CCLG), en septembre dernier. Les responsables locaux gaz ont posé aux représentants des organisations professionnelles d'installateurs (OPI) des questions sur le fonctionnement de PG. Voici donc une synthèse de ces débats.

Il n'existera qu'un seul logo pour les professionnels PG, au lieu de deux auparavant. Comment se différencieront-ils ?

L'objectif de PG est justement de ne plus distinguer les professionnels selon qu'ils travaillent sur le gaz naturel, le propane ou les deux. Rien n'empêchera une entreprise PG de se spécialiser. Mais la présence d'une appellation et d'un logo uniques rendra les choses plus simples pour le consommateur. Et augmentera la visibilité des professionnels auprès des Pouvoirs publics.

Que va-t-il advenir de l'appellation Professionnel Gaz Naturel Confort (PGNC) ?

Pour l'heure, l'appellation PGNC est gelée. Elle n'apparaîtra pas en 2007. Une fois PG bien installé sur l'ensemble du territoire, les OPI réfléchiront à l'avenir de l'appellation PGNC.

Au sein d'HabitA+, en plus des quatre OPI, siégeront les commercialisateurs. Quels seront leur rôle et leurs droits ?

Les OPI fondatrices détiendront la majorité. Mais l'association est démocratique. Le collège des commercialisateurs gaz et celui des commercialisateurs propane auront chacun une voix ou deux voix et devront élire un représentant. Tout a été organisé pour que le vote de tous les membres soit pris en compte, mais aussi pour que les fondateurs conservent une voix prépondérante.

Pourquoi avoir choisi un échelon régional plutôt que départemental ?

Les précédentes appellations PGN et GGP étaient largement financées par



Les représentants des organisations professionnelles d'installateurs (OPI) ont répondu aux questions sur PG.

l'opérateur historique. Or, celui-ci se retire du dispositif, ouverture des marchés obligés. C'est donc aux installateurs de prendre les choses en main. Les OPI ont voulu rendre l'appellation PG accessible aux entreprises et ont dû mettre sur pied un système souple et bon marché. Mais le dispositif est appelé à évoluer en fonction des remontées du terrain.

Quel sera le profil des animateurs régionaux ? Ne seront-ils pas surchargés de travail ?

Leur profil ressemble beaucoup à ce que l'on connaît actuellement. Ils sont sélectionnés avant tout pour leurs qualités humaines, leur proximité avec le terrain et leur disponibilité. Ils ne seront pas nécessairement issus du secteur du gaz. Les animateurs auront en effet beaucoup de travail. Mais rien n'empêche de les épauler ! Dans la phase de transition, il pourrait par exemple être très utile que les OPI maintiennent des réunions au niveau départemental et de nommer un référent PG disposant de liens d'interface avec l'animateur. C'est avec des initiatives comme celles-ci que les installa-

teurs pourront garder la main sur le système.

Qui sera le directeur de l'association HabitA+ ? Cette dernière absorbera-t-elle l'actuelle association PGN/PGP ?

L'association PGN/PGP est totalement indépendante. Tirant ses ressources des cotisations des certificats de conformité, elle finance des campagnes de sensibilisation du public sur ces appellations comme la campagne d'affichage 2006 sur PG. Elle continuera d'exister, aux côtés d'HabitA+, dont le directeur sera Tanguy de Parcevaux.

Quelles seront les relations entre les commercialisateurs et les installateurs une fois le marché ouvert ? Les premiers soutiendront-ils la démarche PG ?

L'opérateur historique a déjà pris l'engagement de réserver la promotion de ses offres aux installateurs PG. Il est encore trop tôt pour savoir ce que feront les autres. Mais puisqu'ils seront partie prenante d'HabitA+, ils auront tout intérêt à assurer la promotion de l'appellation PG.

P.P.



Le GPL, un carburant en panne

La distribution du GPL est bien organisée, plus de 1 800 pompes sur la France, mais ce carburant n'est ni assez "vert", ni assez simple à intégrer dans la voiture, ni assez aidé par l'Etat, d'où une existence très irrégulière depuis trente ans.

Lancé timidement en 1979, le Gaz de Pétrole Liquéfié n'a toujours pas trouvé sa place, face aux carburants classiques 25 ans après. La France ne dépasse pas les 180 000 véhicules équipés alors que circulent 1,2 million de voitures en Italie et 335 000 aux Pays Bas. Les tarifs alléchants et les aides fiscales devraient pourtant inciter à utiliser ce carburant qui se dit écologique. Qui est responsable de ce point mort permanent ?

Le CFBP (Comité Français du Butane Propane) se dit prêt à encourager toutes les initiatives pour favoriser l'usage du GPL carburant, mais en dehors de quelques communications ponctuelles

sur la progression de la consommation (après des années de baisse), on voit peu l'incitation à l'achat de ce type de motorisation. Les pétroliers mettent-ils un frein à sa consommation ?

Le GPL est quand même le carburant le plus cher hors taxes et c'est le réseau de ces mêmes pétroliers qui en fait le commerce ! Les constructeurs automobiles ont-ils peur de gérer des problèmes supplémentaires, ou préfèrent-ils vendre des moteurs diesel produits par leur soin ? Les faiseurs de scandales sont-ils si puissants ? Pourtant une filière d'installateurs résiste et propose des solutions en progrès constants.



Si le prix du litre reste bas, la surconsommation du GPL reste un écueil majeur.

Des équipementiers en ordre dispersé

Si ce n'est par le biais du CFBP, les équipementiers de la filière GPL jouent chacun leur partition. Pour les

suite

distributeurs, l'important est souvent d'être référencé chez un constructeur comme transformateur officiel. Ainsi depuis des années, FAM dans le Nord sous traite cette opération pour Daewoo (devenu Chevrolet), Liotard à La Courneuve (93) montait des kits pour Opel ou Nissan ... " *La désaffection du public est venue d'un manque d'aide fiscale* " souligne François Xavier Dagnas, responsable marché GPLc au comité français du butane propane. Mais il faut également signaler l'accident de 1999 (Vénissieux) et le manque de réactivité de l'Etat face à une réglementation inadaptée. C'est en 1996 que le GPL bénéficie de nouveau d'une détaxe significative. Alors que le prix de l'essence et du gazole augmente régulièrement, la TIPP sur le GPL baisse de 75%. Là, ce sont les distributeurs qui ne suivent pas. Alors que les moteurs passent tous à l'injection électronique et au catalyseur, le GPL est toujours en gaz aspiré, les performances ne suivent pas. Le retard est aujourd'hui presque rattrapé avec l'injection liquide et l'alignement sur les normes E-OBD (obligatoires) depuis 2001. Peut-être trop tard, le GPL n'est devenu intéressant que pour les constructeurs ne disposant pas de diesel dans leur gamme (Chevrolet ou Subaru), et les constructeurs français qui se

doivent d'avoir quelques modèles à leur catalogue (seul Renault dispose encore de modèles à son tarif). Le seul fabricant français d'équipement des années 90, Roxer, a disparu en laissant derrière lui des techniques d'injection liquide en cours d'homologation et de nombreux mécontents pour la résolution des problèmes d'après-vente. Désormais dispensés d'homologation locale par rattachement de la France à la réglementation européenne R67-01, les importateurs sont devenus distributeurs non exclusifs. Ils se retrouvent donc une dizaine sur la France pour fournir 350 installateurs agréés par le CFBP. Les

produits viennent d'Italie ou de Hollande.

Les équipements sont fiables

Pratiquement tous les types de voitures à moteur essence peuvent être équipés d'une alimentation au GPL. Si des kits universels existent pour satisfaire toutes les demandes, pour des véhicules de grande diffusion, des montages spécifiques sont prévus qui contribuent à la fiabilité de l'ensemble. Chaque distributeur dispose d'un catalogue spécifiant les affectations. Pour permettre aux véhicules de rouler, l'homologation



Installateur fétiche de l'IFP et du CFBP, Roméo Mencuccini (RM Gaz à Mantes) a réalisé cette Prius qui dégage moins de 92 g de CO2 au kilomètre.

suite

est nécessaire. Les systèmes sont désormais homologué une seule fois pour l'Europe. elle oblige au respect de certaines normes dont, désormais, le lien établi entre la surveillance électronique E-OBD de pollution aussi bien sur le fonctionnement à l'essence qu'au GPL. Pour cela, les montages sont passés à l'injection multipoint séquentielle utilisant les signaux de commande des injecteurs essence. En amont des injecteurs, le GPL peut être soit en phase gazeuse, soit en phase liquide.

L'avenir du GPL

Distributeur RM Gaz pour la France, Roméo Mencuccini (à Mantes, 78) vante les progrès des systèmes d'alimentation GPL : *" Les équipements GPL sont désormais fiables, même en multipoints injection liquide phasée. Les fabricants existent de longue date et pour répondre à la réglementation Euro IV, la commande se fait en relais de la commande des injecteurs essence. C'est à dire que l'on utilise toute l'expertise mise par les constructeurs dans les gestions électroniques et que l'on fait juste une correction du temps d'injection pour l'adaprer au GPL.c. Pour les systèmes à injection liquide, on utilise des injecteurs conçus pour l'essence à des pressions relativement faibles (moins de 10 bars). Les risques sont bien moindres que dans*

suite

les diesel common rail ou les injections directes d'essence." Ce type d'alimentation se généralisant sur les véhicules essence, le moteur de Mantes la Ville compte d'ailleurs en faire une adaptation prochainement.

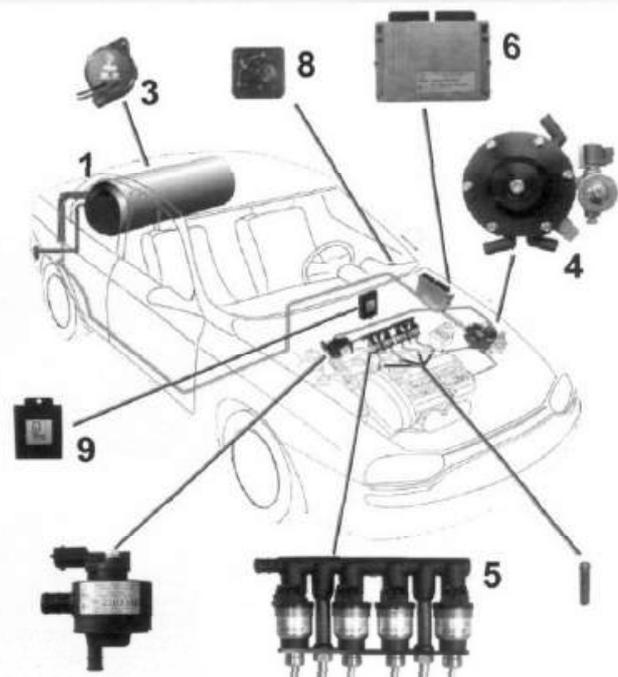
Aujourd'hui, la filière GPL subit l'arrivée des bio carburants et du GNV. Simultanément, la communication réalisée autour du phénomène des carburants alternatifs redonne un regain de publicité pour le GPL. La filière

annonce une progression régulière, avec une implantation toujours supérieure aux autres carburants de substitution. Reste à savoir si tous les acteurs de l'automobile, constructeurs, équipementiers, Etat et pétroliers sont prêts à jouer la diversification " durablement " et à donner leur chance à chacune des ressources existantes.

Jean-Marc Felten

Comment ça marche

Le réservoir de Gaz (1) contient du GPLc liquide sous pression (env. 10 bars). Une vanne de sécurité (2) assure le passage du liquide vers le moteur. Elle se coupe lors d'un arrêt du moteur. Une soupape de sécurité (3) tarée à 27 bars prévient de l'explosion du réservoir en laissant échapper la surpression. Le carburant est acheminé au détendeur (4) qui abaisse la pression à la pression atmosphérique. Le carburant devenu gazeux parvient ensuite aux injecteurs (5). Ceux-ci s'ouvrent et se ferment commandés par le boîtier d'injection GPL (6), lui-même sous les ordres du boîtier de commande d'injection d'essence. Une correction est réalisée en durée et valeur d'ouverture des injecteurs pour obtenir une quantité de gaz correcte en fonction des conditions de fonctionnement du moteur. Les paramètres de correction du mélange sont identiques à ceux utilisés pour le moteur essence. Pour éviter un allumage du voyant E-OBD au combiné d'instrument, un signal est généré par un boîtier (9) au boîtier d'injection d'essence. Le passage de l'alimentation de l'essence au GPLc se fait par un commutateur situé sur le tableau de bord (8).



L'installation d'un équipement GPL à injection gazeuse. (document Prinz)

Le GPL c'est quoi ?

Le Gaz de Pétrole Liquéfié est un extrait du pétrole brut ou produit de l'extraction directe de champs de gaz. Il se compose de butane (C₄H₁₀) à 50% et de propane (C₃H₈) dans la même proportion. Quelques composés supplémentaires sont introduits pour lui donner une odeur facilement identifiable (moins de quelques mg de soufre). Sa faible proportion de carbone le rend moins émetteur de CO₂ que son concurrent traditionnel l'essence. De là, les pro GPL le rangent dans la catégorie des carburants "verts".

Par contre, si beaucoup de montages passent les normes Euro IV, les avantages en émissions de CO, NO_x et HC ne sont plus aussi intéressantes qu'au début malgré l'apparition de systèmes d'alimentation par injection séquentielles gazeuses et même en phase liquide. La faute en est souvent attribuée à une conception assurée par des entreprises aux capacités de recherche et développement bien inférieures à celles des constructeurs et des grands équipementiers.

Aujourd'hui, les résultats d'essais comparés des voitures transformées affichent des résultats mitigés.

Ainsi chez Renault la Clio et chez Chevrolet la Kalos donnent les chiffres suivants.

Marque	Renault		Chevrolet		Limite Euro IV
Modèle	Clio 1,2		Kalos 1,2		-
Cylindrée (cm ³)	1149		1150		-
Carburant	essence	GPL	essence	GPL	essence
Type alimentation	inj multipoint phasée	inj multipoint phasée gaz	inj multipoint phasée	inj multipoint phasée gaz	-
Consommation normalisée	6,0		6,4	8,3	
Emissions CO ₂ (g/km)	143	126	153	135 g/km	140 g (objectif 2008)

Comparatif des caractéristiques des carburants

	GPL - C	Essence 98	Essence sans soufre	Gazole
Masse Volumique (kg/m ³)	550 +/- 35	755	755	0,832
Indice octane RON		98	98	
Teneur en soufre (max)	200 mg/kg	50 mg/kg	10 mg/kg	50 mg/kg
Pouvoir Calorifique	46,1	43,5	43,5	42,5
Besoin en air kg/kg	15,5	14,7	14,7	14,5

François Xavier Dagnas, responsable marché GPL au CFBP

" Le gouvernement n'est pas fidèle à ses engagements "

Auto Concept : " Quelles sont les raisons qui freinent le développement du GPL ? "

François Xavier Dagnas : " Pour toutes les énergies, c'est une question d'incitation fiscale. Pour qu'un marché se développe, il faut une politique d'incitation fiscale à long terme. Le GPL a subi des allers et retours qui ont pénalisé son développement. De plus, en 2001, la réglementation européenne a été imposée, alors que les équipementiers n'étaient pas prêts. Pendant 6 mois, aucun modèle n'a pu être commercialisé. Pour le crédit d'impôts mis en place en 2001, qui était un geste fort envers un carburant "vert", si 3 ans après, on le supprime pour ne le laisser qu'aux véhicules n'émettant que moins de 140 g/km de CO2, on pousse ainsi un peu plus les clients vers le diesel alors qu'on doit diversifier les sources énergétiques... "

AC : " Le GPL n'est-il pas lui aussi un extrait du pétrole ? "

FX. D. : " Le GPL est composé, selon les saisons, de 50% de butane et 50% de propane. Si l'un est issu du traitement du pétrole (le butane est le premier distillat du pétrole), le second est extrait directement de champs de gaz naturel qui sont présents en grandes quantités. "

AC : " Si le GPL peut être compté hors des produits pétroliers, il dégage des polluants similaires à ceux-ci ? "

FX. D. : " Le GPL contient peu de carbone, sa combustion dégage donc peu de CO2. De plus, la composition est très pure, il ne dégage pas de HC, et peu de NOx. Même si la norme Euro IV réduit l'écart entre l'essence et le GPL, une étude menée par l'Europe et les constructeurs en 2004 montre que du puits à la roue (comme pour les carburants verts) les émissions de CO2 du GPL sont équivalentes à celles du gazole. "



François Xavier Dagnas, responsable de marché GPL au Comité français du Butane Propane.