

SOMMAIRE

STATISTIQUES	1
Données climatiques	
Ventes de GPL en France	
Baromètre du GPL carburant	
Connexions au site www.cfbp.fr	
Installations neuves Gaz Propane	
ACTUALITÉS TECHNIQUES ET REGLLEMENTAIRES	4
Le point sur les Certificats d'économies d'énergie	
Installations industrielles : textes réglementaires publiés en janvier	
EN BREF	5
Résultats d'une enquête d'Énergies & Avenir sur le DPE	
DANS LA PRESSE	6

1 STATISTIQUES

DONNÉES CLIMATIQUES ⁽¹⁾:

	JANV-2008	JANV-2007
Température moyenne	6°8	7°4
Nombre de jours ouvrés	22	22
Degrés-jours du mois	317,8	298,5
Coefficient de rigueur	0,809	0,760
Degrés-jours cumulés	317,8	298,5

(1) Source : CPDP – Comité professionnel du pétrole (Bulletin mensuel 2007)

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.

Comité Français du
Butane et du Propane

8, terrasse Bellini

92807 PUTEAUX CEDEX

contact@cfbp.fr

www.cfbp.fr

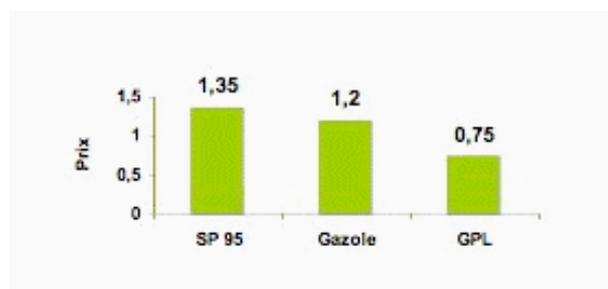
N° SIRET : 784 855 033 00063

VENTES DE GPL EN France (en tonnes) :

	MOIS			CUMUL		
	Janv-2008	Janv-2007	variation	Janv-2008	Janv-2007	variation
BUTANE						
Conditionné	31 122	31 098	+ 0,1%	31 122	31 098	+ 0,1%
Vrac	10 927	9 063	+ 20,6%	10 927	9 063	+ 20,6%
s/total Butane	42 049	40 161	+ 4,7%	42 049	40 161	+ 4,7%
PROPANE						
Conditionné	13 290	12 859	+ 3,4%	13 290	12 859	+ 3,4%
Condi/carburant	6 413	6 152	+ 4,2%	6 413	6 152	+ 4,2%
S/total conditionné	19 703	19 011	+ 3,6%	19 703	19 011	+ 3,6%
Vrac carburant	3 253	3 027	+ 7,5%	3 253	3 027	+ 7,5%
Vrac 0/6 T	146 344	135 919	+ 7,7%	146 344	135 919	+ 7,7%
Vrac 6/12 T	20 968	20 423	+ 2,7%	20 968	20 423	+ 2,7%
Vrac 12/80 T	31 739	29 689	+ 6,9%	31 739	29 689	+ 6,9%
Vrac 0/80 T	199 051	186 031	+ 7,0%	199 051	186 031	+ 7,0%
Vrac > 80 T	33 990	33 284	+ 2,1%	33 990	33 284	+ 2,1%
Réseau canalisé	7 268	6 170	+ 17,8 %	7 268	6 170	+ 17,8 %
Sous-total vrac	243 562	228 511	+ 6,6%	243 562	228 511	+ 6,6%
Sous-total PROPANE	263 265	247 522	+ 6,4%	263 265	247 522	+ 6,4%
GPLc / Stations	9 488	9 778	- 3,0%	9 488	9 778	- 3,0%
Total conditionné	50 825	50 109	+ 1,4%	50 825	50 109	+ 1,4%
Total vrac	254 489	237 574	+ 7,1%	254 489	237 574	+ 7,1%
TOTAL	314 802	297 461	+ 5,8%	314 802	297 461	+ 5,8%
<i>Dont carburant</i>	<i>19 154</i>	<i>18 957</i>	<i>+ 1,0%</i>	<i>19 154</i>	<i>18 957</i>	<i>+ 1,0%</i>

BAROMETRE MENSUEL DU GPL CARBURANT : janvier 2008

Le carburant le moins cher à la pompe : 0,75 € / litre

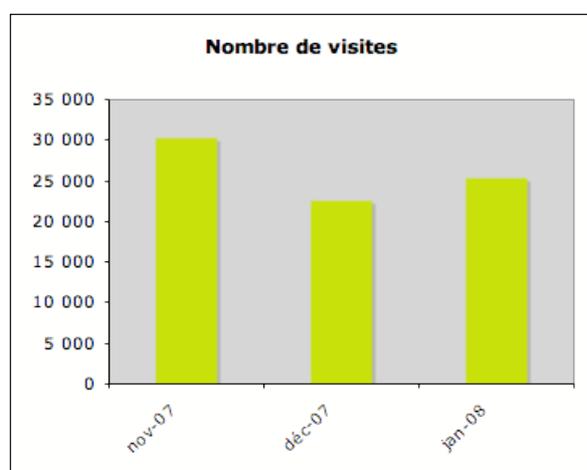


Coûts comparés du prix du litre de carburant en euros, source Minefi - <http://www.minefi.gov.fr>

INSTALLATIONS NEUVES GAZ PROPANE (source : Qualigaz)

Régions	MOIS			CUMUL		
	Janv-2008	Janv-2007	variation	Janv-2008	Janv-2007	variation
Alsace	19	29	- 34%	19	29	- 34%
Aquitaine	69	93	- 26%	69	93	- 26%
Auvergne	28	23	+ 22%	28	23	+ 22%
Basse-Normandie	20	29	- 31%	20	29	- 31%
Bourgogne	24	31	- 23%	24	31	- 23%
Bretagne	42	46	- 9%	42	46	- 9%
Centre	36	54	- 33%	36	54	- 33%
Champagne-Ardenne	13	35	- 63%	13	35	- 63%
Corse	11	6	+ 83%	11	6	+ 83%
Franche-Comté	67	23	+ 191%	67	23	+ 191%
Haute-Normandie	30	31	- 3%	30	31	- 3%
Ile-de-France	9	13	- 31%	9	13	- 31%
Languedoc-Roussillon	27	45	- 40%	27	45	- 40%
Limousin	16	18	- 11%	16	18	- 11%
Lorraine	9	32	- 72%	9	32	- 72%
Midi-Pyrénées	56	135	- 59%	56	135	- 59%
Nord-Pas-de-Calais	33	39	- 15%	33	39	- 15%
Pays de la Loire	27	52	- 48%	27	52	- 48%
Picardie	21	33	- 36%	21	33	- 36%
Poitou-Charentes	40	32	+ 25%	40	32	+ 25%
Provence-Alpes Côte d'Azur	35	53	- 34%	35	53	- 34%
Rhône-Alpes	72	142	- 49%	72	142	- 49%
TOTAL	704	994	- 29%	704	994	- 29%

CONNEXIONS AU SITE INTERNET www.cfbp.fr



> TOP 3 :

Les 3 premiers points d'entrée sur le site en janvier :

- 1) GPL : 6 821
- 2) Comment rouler au GPL : 2 343
- 3) Les gaz butane et propane : 2 335



2 ACTUALITES TECHNIQUES ET REGLEMENTAIRES

LE POINT SUR LES CERTIFICATS D'ECONOMIES D'ENERGIE

Indicateurs au 23 janvier 2008 :

- 195 certificats ont été délivrés à 54 bénéficiaires, pour un volume de 11,1 TWh, 50 % au cours des 3 derniers mois.
- 99 % des certificats sont obtenus via des opérations standardisées.
- Les économies d'énergie certifiées se répartissent de la façon suivante entre les secteurs :

Secteur	% kWh
Bâtiment résidentiel	95,6 %
Bâtiment tertiaire	1,4 %
Industrie	1,0 %
Réseaux	0,7 %
Transports	0,3 %

- Les 5 opérations standardisées les plus fréquemment utilisées sont :

Opération standardisée	% kWh
Chaudière individuelle de type condensation	25,7 %
Chaudière individuelle de type basse température	20,6 %
Chaudière collective de type condensation	7,3 %
Fenêtre ou porte-fenêtre complète avec vitrage isolant	7,0 %
Isolation de combles ou de toitures	7,0 %

Source : Direction générale de l'Energie et des Matières premières (DGEMP), Lettre d'information « Certificats d'économies d'énergie », janvier 2008.
www.industrie.gouv.fr/energie/developp/econo/cee/lettre-cee-janv08.pdf

INSTALLATIONS INDUSTRIELLES : TEXTES REGLEMENTAIRES PUBLIES EN JANVIER

- Arrêté du 24 décembre 2007 modifiant 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 relative au stockage en réservoirs manufacturés de gaz inflammables liquéfiés.
- Arrêté du 2 janvier 2008 relatif aux stockages contenant plus de 50 tonnes de gaz inflammables liquéfiés relevant du régime de l'autorisation au titre de la rubrique n° 1412 de la nomenclature des installations classées à l'exception des stockages réfrigérés ou cryogéniques.

(JO du 29 janvier 2008)

RESULTATS D'UNE ENQUETE d'Energies & Avenir sur le DPE

Energies & Avenir a réalisé une enquête « Les particuliers acquéreurs face au Diagnostic de Performance Energétique (DPE) » afin de connaître la perception de ce nouveau diagnostic obligatoire depuis novembre 2006 lors d'une transaction immobilière.

Les résultats de cette étude communiqués par Energies & Avenir sont repris pour l'essentiel ci-dessous .

■ Bien utiliser le Diagnostic de Performance Energétique pour un particulier

Le Diagnostic de Performance Energétique est rapidement devenu un document reconnu : la performance énergétique globale de leur nouveau logement a constitué un critère d'achat pour les deux tiers des particuliers. Mais les recommandations du DPE n'accordent pas la même place à toutes les améliorations énergétiques, notamment pour les propriétaires de maisons équipées d'un système de chauffage central.

Le DPE, un document apprécié des particuliers :

Les propriétaires estiment à 53 % que le DPE a amélioré leur degré d'information sur le chauffage et l'isolation de leur nouveau logement. Ils jugent respectivement le DPE clair et fiable à 84 et 74 %. Suite aux recommandations contenues dans le DPE, 47 % des nouveaux propriétaires se disent incités à envisager des travaux.

Les recommandations du DPE pas assez multicritères :

Les recommandations le plus souvent citées par les nouveaux propriétaires sont, dans l'ordre décroissant :

- l'isolation (80 %)
- l'intégration des énergies renouvelables (28 %)
- la régulation du système de chauffage (24 %)
- le remplacement du système de chauffage (21 %)
- l'entretien- maintenance des chaudières (18 %)
- les recommandations sur les systèmes d'eau chaude sanitaire (13 %).

L'isolation constitue une recommandation unique dans 35 % des cas où elle a été citée, ce qui laisse à penser que les recommandations actuelles des diagnostics restent encore trop mono-orientées. [...]

3 points clés du DPE pour les logements équipés de chauffage central :

1. L'âge de la chaudière : ses performances y sont directement liées.

Au-delà de 15 ans, une chaudière est considérée comme vétuste. Son remplacement par une chaudière à condensation, par exemple, réduit sa consommation énergétique d'au moins 30 %.

2. L'existence éventuelle d'un programmeur ou d'un système de régulation et son efficacité.

Ce type d'équipement permet des économies d'énergies de près de 7 à 15 %.

3. La possibilité d'associer à la chaudière existante des énergies renouvelables.

Par exemple, les systèmes solaires combinés et les chaudières à bois sont compatibles avec les systèmes de chauffage central.

■ A la suite de cette étude, Energies & Avenir avance des propositions afin d'améliorer le DPE :

► Renforcer la pertinence du DPE par la formation des diagnostiqueurs et l'amélioration de leurs outils d'évaluation et de recommandation.

Les experts s'accordent à dire que les données du DPE doivent être fiabilisées (résultats variables en fonction de la méthode de calcul de la performance énergétique – résultats faussés par l'insuffisance de prise en compte de l'âge du logement - compétences thermiques des diagnostiqueurs limitées).

► **Inciter les propriétaires aux travaux d'amélioration par des aides fiscales ciblées**, notamment pour les propriétaires bailleurs, afin d'accélérer l'amélioration énergétique de l'ensemble du parc de logements existant français.

Plus d'informations : www.energies-avenir.fr



5 DANS LA PRESSE

> Entretien avec Joël Pedessac, Directeur général du CFBP
BIP, 11-02-2008.

Joël Pédessac

Directeur général du CFBP



Pour les distributeurs de gaz de pétrole liquéfiés membres du CFBP (Antargaz, Butagaz, Primagaz, Repsol-YPF, Totalgaz, Vitogaz), le bilan de l'année 2007 est « plutôt mitigé », nous explique le directeur général du Comité Français du butane et du propane (CFBP), Joël Pédessac. L'activité est bien sûr extrêmement sensible aux fluctuations météorologiques mais elle pâtit aussi de la pénétration très forte de l'électricité dans le bâtiment neuf. Dans ce contexte, le professionnel entend bien faire entendre sa voix dans le concert du Grenelle de l'Environnement. Entretien.

BIP. Début d'année, heure des bilans, donc. Comment s'est déroulé l'exercice 2007 pour la profession des gaz de pétrole liquéfiés, quelles grandes évolutions sont à retenir ?

Joël Pédessac. L'année se termine plutôt mieux que nous l'avions envisagée : jusqu'à l'été, la tendance du marché était à une baisse de 20 % mais l'année s'est finalement terminée sur un repli limité à 4,6 % avec toujours des marchés plus ou moins porteurs que d'autres. Plutôt mitigé, le bilan 2007 avec une correction climatique, comme le fait l'Observatoire de l'énergie, apparaît quasiment stable. Les conditions météorologiques « avantageuses » nous ont donc permis de « limiter la casse ».

L'érosion structurelle du marché du butane en conditionné s'est poursuivie l'an dernier, la baisse enregistrée de 3,5 % étant toutefois inférieure à la moyenne. Le marché domestique du propane en vrac (0 à 6 tonnes) a chuté de 10 %, mais la baisse était de 25 % à fin septembre. Les ventes ont enregistré un bond de 35 % en décembre. C'est un de nos marchés les

plus importants avec 900 000 tonnes sur un total de 2,5 millions de tonnes. Il pèse donc lourd dans le bilan total.

Quant aux ventes de GPL carburant, elles ont enregistré un recul de 9 %. Cet affaïssissement continu depuis quelques années, de 8 à 10 % par an, nous ramène aux niveaux des tonnages des années 1997/1998. La croissance de la fin des années 90 et du début des années 2000 est gommée par le manque d'offres de véhicules constructeurs en France et par conséquent de visibilité de l'offre, une histoire qui se répète inlassablement.

Parmi les éléments importants de l'année, il faut souligner que le développement de notre activité a été extrêmement pénalisé par le recours à l'électricité pour le chauffage qui, avec un taux de pénétration de près de 75 % dans le bâtiment neuf en 2007, entraîne un recul de 20 % des nouvelles installations au gaz.

Un premier débat est en train d'émerger sur le vrai prix de l'électricité : quid d'un prix décroissant depuis des années en euros constants totalement déconnecté du coût de revient ? Point particulièrement sensible qui interroge sur la réalité de la dérégulation du marché. Autre débat émergent depuis plusieurs semaines sur le contenu réel en CO₂ de l'électricité et dont vous vous êtes fait l'écho dans le *BIP* : le contenu en CO₂ du kWh d'électricité pour le chauffage serait de l'ordre de 600 g de CO₂/kWh et non de 180 g (pour mémoire, la valeur du propane est de 274 g).

Dans un marché où les énergies sont en concurrence pour développer de nouveaux marchés et pour répondre aux enjeux sociétaux et planétaires, on peut estimer qu'il y a là une distorsion qui pénalise tous les énergéticiens, y compris les énergies renouvelables. Dans ce débat, notre filière attend des Pouvoirs publics qu'ils mettent en place les conditions d'une évaluation des émissions de CO₂ avérées sur la base de l'énergie primaire utilisée. Nous proposons la création d'un Observatoire officiel des émissions de CO₂ et des performances énergétiques par énergie et par usage pour assurer le suivi des objectifs de réduction des gaz

à effet de serre et orienter les futures réglementations sur des bases incontestables.

Il y a néanmoins des indicateurs positifs, et l'évolution des ventes de propane en réseau en est un. Nous constatons une vraie dynamique sur ce segment avec une offre qui correspond à une attente forte des collectivités locales pour apporter à leurs administrés des réponses en termes de confort, de souplesse et de prix, réponses qu'apporte le GPL en réseau. Nous allons d'ailleurs faire évoluer nos statistiques pour intégrer la distribution par canalisations au même titre que le vrac ou le GPL carburant. Cela nous paraît important pour montrer aux Pouvoirs Publics les investissements et actions engagés dans ce secteur pour satisfaire la demande.

BIP. Que dire plus particulièrement sur le GPL carburant ?

Joël Pédessac. Les ventes en volume ont baissé, je l'ai dit alors que le réseau est resté constant. Les distributeurs maintiennent à bout de bras 1 800 à 1 850 points de vente, un réseau dimensionné pour écouler 1 à 1,5 million de tonnes par an alors qu'on en vend 10 % de ce tonnage. Cette situation témoigne de la difficulté à faire émerger, en France, des carburants alternatifs. Elle est similaire pour le Gaz Naturel Véhicule, l'E85 ou les véhicules électriques. Et ceci, malgré des incitations importantes et une demande des consommateurs pour ce type de produits. L'offre de véhicules est insuffisante pour offrir la visibilité nécessaire à ce carburant qui présente des atouts environnementaux et économiques reconnus. C'est un contexte problématique du fait des investissements importants qui ont été et sont toujours nécessaires à la distribution du GPL.

La situation est très différente dans les pays voisins. En Allemagne, où le développement du GPLc n'a commencé qu'il y a deux ans, 70 000 voitures fonctionnant avec ce carburant ont été vendues en 2007 et on compte déjà 3 500 points de vente. A titre de comparaison, il y en a eu... 10 000 en France (données provisoires). En 2008, le nombre de points de vente devrait monter à 4 500 outre-Rhin et les immatriculations neuves atteindre 100 000 véhicules. Tout ceci, sans le bonus de 2 000 euros consenti dans l'Hexagone... C'est à l'évidence agaçant de voir les constructeurs français faire la promotion du GPLc en Allemagne et clamer qu'en France, il n'y a pas de demande. En Italie, 180 000 véhicules fonctionnant au GPLc ont été vendus l'an dernier. Et je ne parle pas de la Pologne, de l'Espagne où

le marché est en train de démarrer. La France est, là encore, dans une situation d'exception, comme pour le chauffage électrique.

BIP. Ce début d'année marque aussi l'heure des négociations finales sur le Grenelle de l'Environnement, qui doit faire l'objet du dépôt d'un projet de loi devant le Conseil d'Etat en avril prochain. Qu'en attend votre profession ?

Joël Pédessac. Il n'y a pas de sujet spécifique au GPL dans le Grenelle. Ce qui ne nous empêche pas de faire valoir les atouts du produit, sa disponibilité en ressources, sa transportabilité, ses qualités sur le plan environnemental... Notre message passe principalement par le biais d'Energies & Avenir, l'association de promotion de la filière du chauffage à eau chaude.

Notre profession est bien consciente que ses clients d'aujourd'hui devront rapidement moins et mieux consommer. Au lieu de 1,2 à 1,3 tonne par an, leur consommation unitaire à l'avenir devrait être, à surface habitable constante, inférieure à 1 tonne. Participer au Grenelle de l'Environnement, c'est pour notre filière faire preuve de responsabilité au regard des enjeux de la lutte contre l'effet de serre et de la préservation des ressources énergétiques mais c'est aussi l'occasion de faire valoir les qualités des GPL telles que leur faible teneur en carbone et leur modularité. Ils sont en effet facilement transportables et adaptables à l'évolution des besoins énergétiques d'un client en les associant notamment avec des énergies renouvelables dans des conditions économiques raisonnables pour tous.

Le logement de demain aura besoin de gaz, d'électricité et d'énergies renouvelables en quantités moindres qu'aujourd'hui, certes, mais elle en aura toujours besoin. Nous entendons bien apporter notre pierre à l'édifice dont l'enjeu est national et planétaire.

Il y a toutefois un point qui nous interpelle : à l'issue du débat sur les énergies qui a eu lieu en 2003, une loi d'orientation énergétique a été votée en juillet 2005 qui reconnaissait le gaz dont les GPL comme l'une des solutions à privilégier. Or, il semble que dans le "projet de loi Borloo", le gaz n'ait plus tout à fait la même place. Ceci, alors qu'il n'y a aucune alternative disponible à court terme.

Nous demandons, d'autre part, et je l'ai déjà évoqué, la vérité des chiffres sur le contenu en carbone des différentes énergies. Pourquoi ne pas confier à l'Ademe

la gestion d'un Observatoire des émissions de CO₂ par type d'usages ?

D'autre part, un autre sujet nous préoccupe : l'évolution du système des certificats d'économie d'énergie. Le rapport de M Pelletier, président du comité opérationnel chargé de faire des propositions sur l'habitat existant et le tertiaire et de l'ANAH (Agence nationale pour l'amélioration de l'habitat), préconise une multiplication par cinq, voire par dix des objectifs actuellement fixés à 54 TWh. Cela nous paraît disproportionné alors que nous sommes à peine sortis de la phase de démarrage du système, dont on a du mal à apprécier le coût et l'intérêt réel. Il est vrai que la mise en place des certificats blancs a créé une dynamique nouvelle, un rapport nouveau avec les clients. Mais sur la totalité de l'objectif, un cinquième seulement a été réalisé à ce jour et il s'agit certainement des opérations les plus faciles, c'est-à-dire le remplacement des chaudières. Comment aller plus loin, sachant que nos clients ont un pouvoir d'achat de plus en plus limité ? Un objectif doit être réaliste, atteignable.

En résumé, notre position pour le Grenelle s'appuie sur les points suivants : que chaque énergie bénéficie d'un raisonnement d'usage en fonction de ses atouts ; que le contenu en CO₂ de l'électricité soit réévalué en prenant en compte l'énergie primaire et pas seulement l'énergie finale ; que toutes les aides soient homogènes en fonction des performances d'un système, les pompes à chaleur sont subventionnées à 50 % alors que les chaudières à condensation ne le sont pas ; enfin il faudrait imposer aux constructeurs automobiles un quota de véhicules à carburants alternatifs dans leurs gammes.

BIP. *L'interdiction de fumer dans les restaurants, cafés, etc. semble développer fortement l'usage des parasols chauffants sur les terrasses. Qu'en est-il ? Qu'attendez-vous de ce nouveau marché ?*

Joël Pedessac. Il est un peu tôt pour mesurer l'impact. C'est vrai que cette situation crée un engouement pour le parasol chauffant et par conséquent pour le gaz bouteille qui répond naturellement à la transportabilité nécessaire.

BIP. *Comment voyez-vous évoluer ce marché des GPL dans l'Hexagone ? La profession a-t-elle encore de beaux jours devant elle ?*

Joël Pedessac. Nous sommes sur un marché qui fluctue mais plutôt au gré des conditions météorologiques que d'autres facteurs. Nous ne pouvons nier une réduction du marché du conditionné, c'est une évolution structurelle depuis 15 ans. Toutefois, les nouvelles solutions apportées vont peut-être ralentir la baisse des ventes.

Le côté positif de notre activité, ce sont les atouts des GPL, déjà évoqués. Notamment l'abondance de leurs ressources, qu'ils soient issus du raffinage ou de l'exploitation des gisements de gaz. Il existe en France et au niveau européen un vrai potentiel pour reprendre des parts de marché à d'autres énergies. Si la question du contenu en carbone de l'électricité est résolue, de nouvelles réglementations pourraient voir le jour qui permettraient aux GPL de retrouver la croissance connue à la fin des années 90 où nous comptions chaque année 50 000 nouveaux clients, alors qu'ils ne sont plus que 12 000 aujourd'hui.

Enfin, nous avons toujours des espoirs dans le GPL carburant, pour lequel nous allons d'ailleurs lancer dans quelques semaines une campagne de communication. L'octroi d'un bonus à l'achat jusqu'en 2012 nous donne cinq ans pour faire valoir les atouts du produit. Immatriculer 50 000 véhicules par an en France, c'est possible, cela changerait réellement la donne. Cette filière est l'un des principaux marchés de croissance sur lequel nous pouvons fixer notre épingle du jeu.

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

Février 2008

N° 49

SOMMAIRE

STATISTIQUES 1

Données climatiques
Chiffres-clés
Ventes de GPL en France
Baromètre du GPL carburant
Installations neuves gaz propane
Conseils au site www.cfbp.fr

ACTUALITÉS TECHNIQUES ET REGLEMENTAIRES 4

Certificats d'économie d'énergie :
préparation de la 2^{ème} période
La qualité des installations
intérieures GPL
Nouvelles décisions
administratives concernant les
réservoirs de GPL

EN BREF 7

Nouvelles publications du CFBP
Participation de la filière GPL au
Rallye consacré aux énergies
alternatives
Nouvelle campagne de
communication du CFBP

AGENDA 8

DANS LA PRESSE 9

1 STATISTIQUES

DONNÉES CLIMATIQUES (1):

	FEV-2008	FEV-2007
Température moyenne	7°4	8°3
Nombre de jours ouverts	21	20
Degrés-jours du mois	283,6	243,6
Coefficient de rigueur	0,856	0,735
Degrés-jours cumulés	601,4	542,1

(1) Source : CPDP – Comité professionnel du pétrole (Bulletin mensuel 2007)

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 février 2008

- > Ventes vrac fin février 08 vs fin février 07 : + 5,8 %
- > Ventes condi fin février 08 vs fin février 07 : + 0,1 %
- > CCI installations neuves cumul fin février 08 vs fin février 07 : - 28 %

Comité Français du
Butane et du Propane

8, terrasse Bellini

92807 PUTEAUX CEDEX

contact@cfbp.fr

www.cfbp.fr

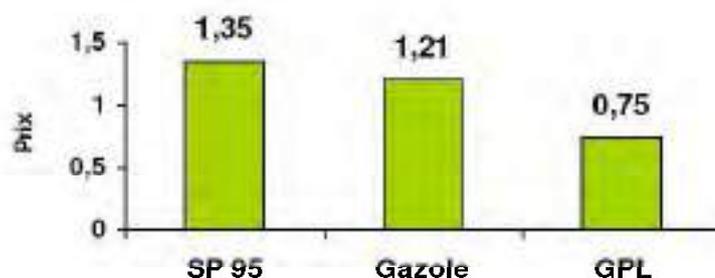
N° SIRET : 784 855 033 00063

VENTES DE GPL EN France (en tonnes) :

	MOIS			CUMUL		
	Fév-2008	Fév-2007	variation	Fév-2008	Fév-2007	variation
BUTANE						
conditionné	25 787	26 772	- 5,5%	56 409	57 870	- 2,5%
vrac	7 761	9 919	- 21,8%	18 688	18 982	- 1,5%
s/total Butane	33 048	36 691	- 9,9%	75 097	76 852	- 2,3%
PROPANE						
conditionné	11 787	11 451	+ 2,9%	25 077	24 310	+ 3,2%
Condi/carburant	6 742	6 254	+ 7,8%	13 155	12 406	+ 6,0%
s/total conditionné	18 529	17 705	+ 4,7%	38 232	36 716	+ 4,1%
Vrac carburant	3 308	3 149	+ 5,0%	6 561	6 176	+ 6,2%
Vrac 0/6 T	115 402	111 794	+ 3,2%	261 746	247 712	+ 5,7%
Vrac 6/12 T	17 508	16 912	+ 3,5%	38 476	37 336	+ 3,1%
Vrac 12/80 T	28 238	25 865	+ 9,2%	59 977	55 554	+ 8,0%
Vrac 0/80 T	161 148	154 571	+ 4,3%	360 199	340 602	+ 5,8%
Vrac > 80 T	32 733	29 986	+ 9,2%	66 723	63 270	+ 5,5%
Réseau canalisé	8 553	7 093	+ 20,6%	15 821	13 262	+ 19,3%
Sous-total vrac	205 742	194 798	+ 5,6%	449 304	423 309	+ 6,1%
Sous-total PROPANE	224 271	212 503	+ 5,5%	487 536	460 025	+ 6,0%
GPLc / Stations	8 356	8 921	- 6,3%	17 844	18 699	- 4,6%
Total conditionné	43 816	44 477	- 1,5%	94 641	94 586	+ 0,1%
Total vrac	213 503	204 717	+ 4,3%	467 992	442 291	+ 5,8%
TOTAL	265 675	258 115	+ 2,9%	580 477	555 576	+ 4,5%
Dont carburant	18 406	18 324	+ 0,4%	37 560	37 281	+ 0,7%

BAROMETRE MENSUEL DU GPL CARBURANT : février 2008

Le carburant le moins cher à la pompe : 0,75 euro/litre



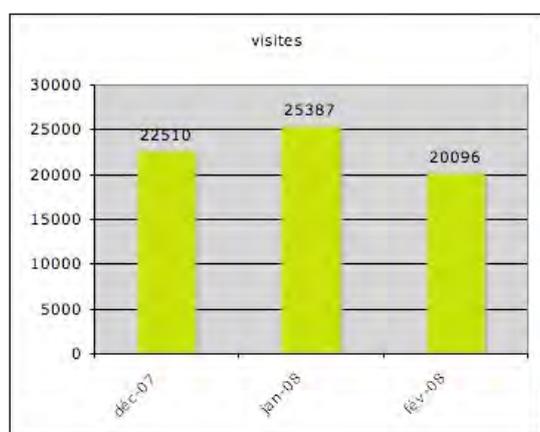
Moyenne de Février 2008*

Coûts comparés du prix du litre de carburant en euros
source : Minefi www.minefi.gouv.fr

INSTALLATIONS NEUVES GAZ PROPANE (source : Qualigaz)

Régions	MOIS			CUMUL		
	Fév-2008	Fév-2007	variation	Fév-2008	Fév-2007	variation
Alsace	3	39	- 92%	22	68	- 68%
Aquitaine	55	63	- 13%	124	156	- 21%
Auvergne	20	37	- 46%	48	60	- 20%
Basse-Normandie	19	43	- 56%	39	72	- 46%
Bourgogne	20	23	- 13%	44	54	- 19%
Bretagne	26	51	- 49%	68	97	- 30%
Centre	42	57	- 26%	78	111	- 30%
Champagne-Ardenne	14	17	- 18%	27	52	- 48%
Corse	8	7	+ 14%	19	13	+ 46%
Franche-Comté	43	34	+ 26%	110	57	+ 93%
Haute-Normandie	33	17	+ 94%	63	48	+ 31%
Ile-de-France	11	14	- 21%	20	27	- 26%
Languedoc-Roussillon	25	32	- 22%	52	77	- 32%
Limousin	29	34	- 15%	45	52	- 13%
Lorraine	15	20	- 25%	24	52	- 54%
Midi-Pyrénées	48	62	- 23%	104	197	- 47%
Nord-Pas-de-Calais	41	45	- 9%	74	84	- 12%
Pays de la Loire	37	58	- 36%	64	110	- 42%
Picardie	21	47	- 55%	42	80	- 48%
Poitou-Charentes	30	37	- 19%	70	69	+ 1%
Provence-Alpes Côte d'Azur	28	66	- 58%	63	119	- 47%
Rhône-Alpes	86	86	+ 0%	158	228	- 31%
TOTAL	654	889	- 26%	1 358	1 883	- 28%

CONNEXIONS AU SITE INTERNET www.cfbp.fr EN FEVRIER



> TOP 3 de février 2008:

Les 3 premiers points d'entrée sur le site en février :

- 1) GPL : 4 536
- 2) Les gaz butane et propane : 2 095
- 3) Comment rouler au GPL : 1 732

Pour l'année 2007
 Total des connexions : 234 675
 Maximum en novembre : 25 048
 Minimum en août : 12 524



CERTIFICATS D'ECONOMIES D'ENERGIE : préparation de la 2^{ème} période

Dans la perspective d'une augmentation significative de l'objectif du dispositif CEE pour la période 2009-2011, la DGEMP a chargé les représentants des fournisseurs d'énergie d'élaborer des propositions. Voici les positions du CFBP sur les principaux points évoqués lors de la réunion du 4 mars 2008.

■ Position générale du CFBP :

Face aux difficultés rencontrées par les distributeurs de GPL pour l'obtention des certificats au cours de la 1^{ère} période, et en prévision d'une probable augmentation significative de l'objectif annoncée pour la deuxième période, il paraît indispensable que le périmètre des obligés comme celui du gisement soient revus afin de répartir l'effort sur un plus grand nombre d'acteurs.

- L'augmentation du nombre d'actions standardisées dans le bâtiment neuf, l'élargissement du périmètre des obligés à l'Etat et aux collectivités locales sur leur propre patrimoine, ou du secteur du transport à l'automobile sont des pistes d'évolution du système à étudier.
- La mise en place de plafonds d'obligation pour les petits acteurs (PME) est également souhaitable afin de limiter l'impact du système des CEE sur leurs équilibres financiers.
- Le CFBP est également favorable à la mise en place d'un système de bonification selon différentes options comme les labels de performance énergétique, d'agrément ou d'accréditation des promoteurs d'économies d'énergie.
- Enfin, le CFBP est favorable à une simplification du traitement des dossiers comme la suppression du contrôle *a priori* des dossiers sur l'exhaustivité des pièces, et son remplacement par un contrôle *a posteriori* par sondage, à condition que la DRIRE accorde une pré-validation des dossiers avant tout lancement de campagne marketing.

■ Position du CFBP sur les différents points abordés :

→ Adéquation entre périmètre d'obligation et actions éligibles

Proposition 3 : Extension de l'obligation à d'autres énergies, notamment aux carburants automobiles

Face à la perspective d'augmentation probable de l'objectif, les actions éligibles au secteur du transport devraient être augmentées significativement, en intégrant notamment les constructeurs automobiles, qui viendraient élargir le périmètre des obligés.

Autre proposition sur les actions éligibles

Élargir le nombre de fiches standardisées dans le bâtiment résidentiel neuf, comme les chaudières de type condensation ou basse température qui ne concernent actuellement que le bâtiment existant.

→ Rationalisation du périmètre d'obligation

Proposition 8 : Restriction de l'éligibilité des collectivités et entreprises à leur propre patrimoine

Avis favorable.

Proposition 9 : Élargissement du périmètre d'obligation à des entreprises tertiaires voire à des collectivités

Avis favorable pour l'élargissement du périmètre à l'Etat et aux collectivités locales à condition qu'ils agissent sur leur propre patrimoine.

Autre proposition sur la répartition de l'objectif

La détermination de l'objectif de chaque obligé devrait être plafonnée en fonction d'un pourcentage du chiffre d'affaires ou du résultat net, calculé sur la base de 100 % de l'objectif multiplié par la pénalité. (position commune CFBP/FF3C)

.../...

.../...

→ Comptabilisation des économies d'énergie

Proposition 12 : Exigence d'additionnalité par rapport à la situation réglementaire du début de période

La situation de référence utilisée pour le calcul des économies d'énergie devrait être stable sur une durée longue, d'une ou plusieurs périodes. Cette stabilité est nécessaire pour éviter un tarissement progressif des gisements d'économies d'énergie et ne pas perturber les stratégies commerciales mises en place par les acteurs obligés. (position commune CFBP/UFE/ANROC/FG3E/EDF)

Maintien de l'obtention du certificat en cas d'action spécifique d'incitation aux économies d'énergie, y compris pour des actions restant dans le cadre de la réglementation, sous réserve de réalisation d'un diagnostic de performance énergétique incitant un consommateur final à changer par anticipation sa chaudière ou d'autres équipements encore en état de fonctionnement.

Proposition 13 : Bonification en fonction de la nature des bénéficiaires, de la nature des opérations, de l'intérêt environnemental

Les opérations avec labels, avec système d'accréditation ou assurance qualité, pourraient être bonifiées ainsi que toutes les opérations d'incitation des bailleurs sociaux ou privés.

→ Autres points, de nature non législative

Tout opérateur souhaitant s'engager dans un programme d'économies d'énergie devrait avoir la possibilité d'obtenir auparavant l'équivalent d'une pré-validation auprès de la DRIRE. (position CFBP/UFE)

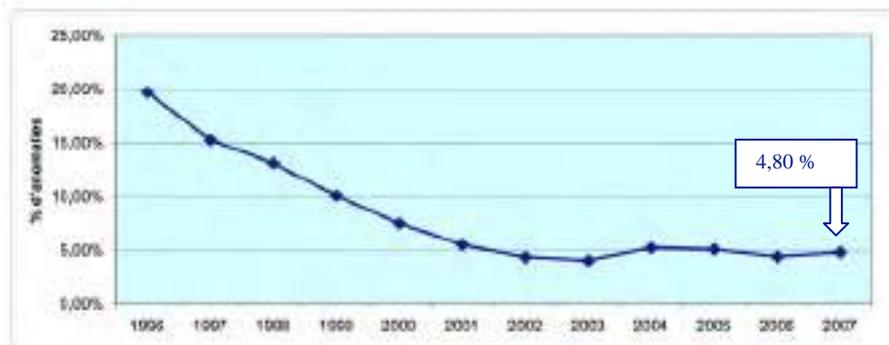
Françoise Baudet,
Responsable Administratif et Financier du CFBP
f.baudet@cfbp.fr

LA QUALITE DES INSTALLATIONS INTERIEURES GPL

■ Les résultats des audits des installations intérieures

Le taux d'anomalies A2 + DGI (Danger Grave Immédiat) des installations GPL neuves ou complétées/modifiées auditées par Qualigaz dans le cadre de la convention « Professionnel Gaz » pour l'année 2007 a été de 4,80 %.

La baisse continue de ce taux depuis 1996 montre clairement l'évolution de la qualité des installations. (cf courbe)



■ L'implication du CFBP dans les Comités de Concertation Régionale Gaz

Depuis 2007 et la création de l'association habitA+, huit Comités de Concertation Régionale Gaz (CCRG), animés par 4 délégués habitA+, ont été créés en région pour assurer la mise en œuvre du système qualité des installations.

Les Conseillers sécurité du CFBP, Jacques Darmon et Christophe Hiroux, participent aux réunions trimestrielles des CCRG. Par la présence de ses conseillers sécurité aux côtés des organisations professionnelles, des distributeurs et des commercialisateurs de gaz, le CFBP contribue à défendre les intérêts de ses adhérents, à maintenir les contacts avec les organisations professionnelles, habitA+ et Qualigaz, et à s'impliquer dans la recherche de la qualité des installations.

En 2007, les Conseillers sécurité du CFBP ont participé à 32 réunions.

Pour 2008, 68 réunions ont été programmées. En effet, le nombre des CCRG a été porté de 8 à 17 afin de répondre à un besoin de proximité.

NOUVELLES DECISIONS ADMINISTRATIVES CONCERNANT LES RESERVOIRS DE GPL

Deux nouvelles décisions administratives concernant les réservoirs de GPL viennent d'être signées par le BSEI (Bureau de la sécurité des équipements industriels).

► Réservoirs « petit vrac » de 40 ans :

La décision BSEI 08-032 du 25 janvier 2008 a permis d'étendre l'aménagement concernant la requalification des réservoirs « petit vrac » de 40 ans aux réservoirs fabriqués entre 1968 et 1972.

Rappel :

Les réservoirs « petit vrac » bénéficient en France d'un régime de requalification par échantillonnage. Dans ce contexte, les DRIRE ont été autorisées à accorder une dispense d'exécution de la première, de la deuxième et de la troisième requalification périodique décennale, pour les lots de réservoirs fabriqués et exploités conformément au « Cahier des charges petit vrac » du CFBP.

Pour les réservoirs atteignant leurs quarante ans, l'administration a jugé que ce système dérogatoire n'était plus envisageable.

Le CFBP a alors proposé un régime particulier de requalification des réservoirs « petit vrac » de 40 ans, selon un processus se déroulant en deux temps :

- Un échantillon des lots de réservoirs concernés est soumis à des essais métallurgiques et de résistance mécanique qui permettent de s'assurer que ces réservoirs ont toujours des caractéristiques physiques adaptées à leurs conditions d'exploitation.

- Dans un deuxième temps, chaque réservoir fait l'objet d'une inspection renforcée, réalisée par un organisme habilité qui, sous réserve d'un résultat positif, requalifie le réservoir.

Cet aménagement avait été accordé en 2005 par l'administration pour les réservoirs fabriqués en 1965, 1966 et 1967.

Fin 2007, le CFBP a présenté à l'administration un bilan synthétique du retour d'expérience acquis pendant ces trois dernières années. Les trois campagnes successives ayant démontré la pertinence et la bonne opérabilité de la méthode, l'administration a pu accorder l'extension du champ d'application de sa décision aux fabrications ultérieures.

Un nouveau bilan devra être présenté fin 2012.

A noter que les fabrications de réservoirs sur la période 1965-1967 se chiffrent en milliers de réservoirs alors que, pour les années suivantes, il s'agit de dizaines de milliers de réservoirs.

► Réservoirs « moyen et gros vrac » :

La révision du « Cahier des charges CFBP pour la fabrication et l'exploitation des réservoirs moyen et gros vrac » a été validée par la décision BSEI 08-063 du 4 mars 2008.

Ce nouveau Cahier des charges n'est plus réservé aux seuls adhérents du CFBP. Il est accessible à tout exploitant qui en fait la demande.

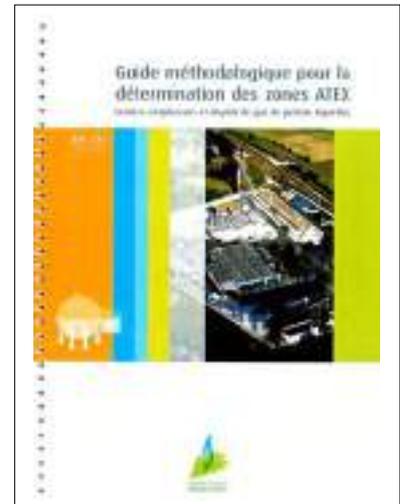
Son champ d'application, jusque-là limité aux réservoirs enterrés de moins de 35 m³, a été étendu aux réservoirs aériens de moins de 120 m³.

L'aménagement concernant la dispense de vérification extérieure de l'inspection périodique des réservoirs enterrés a été reconduit.

Un nouvel aménagement accorde la dispense de vérification intérieure et extérieure de la requalification périodique lorsque l'exploitant est autorisé à remplacer l'épreuve hydraulique du réservoir par un contrôle par émission acoustique.

Odile Barberis
Responsable Matériel GPL au CFBP
o.barberis@cfbp.fr

NOUVELLES PUBLICATIONS DU CFBP



■ La fiche « *Notice permanente de sécurité* » (Réf. 506) et la notice « *Règles techniques et de sécurité applicables aux dépôts non classables d'hydrocarbures liquéfiés destinés à la vente* » (Réf.105B) viennent d'être rééditées et sont disponibles au CFBP au prix de 0,10 euro pour la fiche et 0,50 euro pour la notice. A commander en ligne www.cfbp.fr (documentation)

■ Le « *Guide méthodologique pour la détermination des zones ATEX – Centres emplisseurs et dépôts de gaz de pétrole liquéfiés* » (Réf.514) a fait l'objet d'une 1^{ère} édition en petit nombre et d'une diffusion restreinte auprès des adhérents membres du groupe de travail « Sites industriels ». Renseignements complémentaires auprès de Henri François, Responsable sites industriels du CFBP. (h.francois@cfbp.fr) ou par contact@cfbp.fr

PARTICIPATION DE LA FILIERE GPL AU RALLYE CONSACRÉ AUX ÉNERGIES ALTERNATIVES

Cette année, la filière GPL participe à la 2^{ème} édition du Rallye Monte-Carlo des véhicules à énergie alternative qui se déroulera du 28 au 30 mars 2008.

Huit équipages sont engagés dans cette épreuve sur route organisée par l'Automobile Club de Monaco et consacrée aux énergies alternatives.

Partis de Clermont-Ferrand, les véhicules commenceront par une étape de concentration selon un itinéraire défini jusqu'à Gap le 28 mars (410 km) et continueront par deux étapes de Gap à Monaco le 29 mars (440 km). Au cours de cette journée, les performances des équipages seront notamment évaluées en fonction de la consommation des véhicules.

Les véhicules GPL participant :

- une Smart GPL
- une Peugeot 107 GPL
- une Peugeot 407 GPL
- une Renault Espace GPL
- une Chevrolet Mubra GPL
- une Volvo C70 GPL
- une Ford Focus E85/GPL
- une Toyota Prius GPL/Electric'



Avec 8 véhicules en lice, la filière GPL carburant donnera un aperçu de la variété de véhicules pouvant rouler au GPL.

Nouvelle campagne de communication du CFBP pour le GPL carburant

Le CFBP prépare une nouvelle campagne de communication qui sera lancée le 8 avril 2008. Son objectif est d'amener les automobilistes à opter pour le GPL carburant en révélant les atouts du GPL et en combattant les idées reçues. L'agence B&B - la même qui s'était occupée de notre campagne publicitaire en décembre 2007 « Farce Foutaises Fric » a proposé une campagne destinée au grand public et développant les arguments du GPL. Patrick, un personnage fictif mais attachant, nous permettra de créer une vraie connivence entre la marque - le GPL - et les consommateurs, et de générer un phénomène d'adhésion au message.



Cette campagne sera relayée sur internet grâce notamment à l'url : legaragedepatrick.com et dans la presse automobile Auto Plus tout au long de l'année.

4 AGENDA

→ 28 au 30 mars 2008

→ La filière GPL participe à la 2^{ème} édition du Rallye Monte-Carlo des véhicules à énergie alternative organisé par l'Automobile Club de Monaco. Le départ sera donné à Clermont-Ferrand, place de Jaude, vendredi 28 mars.

→ 9 avril 2008

→ Assemblée générale du CFBP.

→ 28-30 mai 2008

→ Congrès de l'AEGPL
Le Congrès de l'Association européenne des GPL se tiendra cette année à Milan.
29 mai :
Session 1 : Les GPL dans le nouveau contexte énergétique européen
Session 2 : Le GPL carburant, carburant alternatif propre
Session 3 : Table ronde : Propreté de l'air en Europe : quel rôle pour les GPL ?
30 mai :
Session 4 : Innovation et bonnes pratiques

AEGPL
Boulevard du Souverain, 165 - B 1160 Bruxelles -
Tél +32 2 566 91 20 - fax +32 2 566 91 29
www.aegpl.eu



5 DANS LA PRESSE

> **Essence et fuel toujours plus chers**
Aujourd'hui en France, 12-03-2008

POUVOIR D'ACHAT
Essence et fioul
toujours plus chers

PAGE 12

Votre pouvoir d'achat

Essence et fioul de plus en plus chers

LE BARIL de pétrole n'en finit plus de grimper. Hier, il a dépassé pour la première fois le seuil des 109 \$ à la Bourse de New York et les 105 \$ à Londres. Et la tendance ne va pas s'inverser puisque l'Agence internationale de l'énergie (AIE) a prévenu que le pétrole devrait se maintenir un bout de temps à ces sommets. Autant de mauvaises nouvelles pour les automobilistes qui voient les prix de l'essence et du gazole s'envoler.

Selon les derniers chiffres de l'Union française de l'industrie pétrolière (Ufip), le litre de gazole culminait hier à 1,256 €. Du jamais-vu ! Le litre de super sans plomb 95 était, lui, toujours très élevé, à 1,3677 €, mais en deçà de son record du 22 février, date à laquelle il avait atteint 1,3795 €.

Le choc est moins rude pour le gaz propane

« Un automobiliste moyen qui roule 15 000 km par an a désormais un budget carburant de 1 700 à 1 860 € par an, soit 235 à 245 € de plus qu'en 2007 », a calculé Franck Ibled, fondateur du site de comparaison en ligne Carboo.com. Autres consommateurs touchés par la flambée du brut, les foyers qui se chauffent au fioul ou au gaz

Toujours plus haut

Cours du baril de pétrole à New York (en dollars)



Depuis le 6 février, les cours du pétrole augmentent d'une manière vertigineuse. Ils ont atteint un record historique à 109,7 \$ hier.

propane. Hier, le litre de fioul domestique a atteint un pic de 0,8117 €. Et même 0,84 € en région parisienne. Conséquence, les ménages se chauffant au fioul — 28 % des maisons individuelles — auront vu leur facture bondir de 44 % en un an.

Le choc est un petit peu moins rude pour les 700 000 foyers se chauffant au gaz propane. Au prix de 1 242 € la tonne hier, « il a augmenté de 50 % en cinq ans mais il n'a pratiquement pas bougé ces derniers mois », indique Joël Tedessac, directeur général du Comité français du butane et du propane (CFBP). Il en coûte aujourd'hui 1 500 € par an pour chauffer au propane une maison de 120 m².

« À ces niveaux de prix, il est rentable pour tous ceux qui ont une chaudière de plus de quinze ans d'acheter une chaudière neuve performante à condensation, qui bénéficie d'un crédit d'impôts de 40 %, conseille Joël Tedessac. Si l'on y ajoute une régulation thermostatique efficace et une bonne isolation, on peut, assure le CFBP (Comité français du butane et du propane), réduire de 40 % sa facture énergétique.

Marc Lomazzi

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

Mars 2008

N° 50

SOMMAIRE

STATISTIQUES

Données climatiques
Chiffres-clés
Ventes de GPL en France
Baromètre du GPL carburant
Installations neuves gaz propane
Connexions au site www.cfbp.fr

ACTUALITÉS TECHNIQUES ET REGLEMENTAIRES

Projet de loi relatif à la mise en
œuvre du Grenelle de
l'environnement
Rubrique n°1412 : modification de
l'arrêté du 23 août 2005
Premier stage de formation
« Conseiller Sécurité Civile »

EN BREF

Participation de la Blière GPL au
rallye consacré aux énergies
alternatives
Campagne de communication : le
garage de Patrick sur internet et
dans la presse
Réunion des installateurs GPL
carburant

AGENDA

Forum des marins pompiers

DANS LA PRESSE

1 STATISTIQUES

DONNÉES CLIMATIQUES (1):

	MARS-2008	MARS-2007
Température moyenne	7°9	8°4
Nombre de jours ouverts	20	22
Degrés-jours du mois	282,3	265,0
Coefficient de rigueur	1,044	0,980
Degrés-jours cumulés	883,6	807,0

(1) Source : CPDP - Comité professionnel du pétrole (Bulletin mensuel 2007)
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 mars 2008

- Ventes « vrac » mars 2008 vs mars 2007 : - 7,7 %
- Ventes « condi » mars 2008 vs mars 2007 : - 1,8 %
- CCI installations neuves cumul fin mars 2008 vs fin mars 2007 : - 27 %

Comité Français du
Butane et du Propane

8, terrasse Bellini

92807 PUTEAUX CEDEX

contact@cfbp.fr

www.cfbp.fr

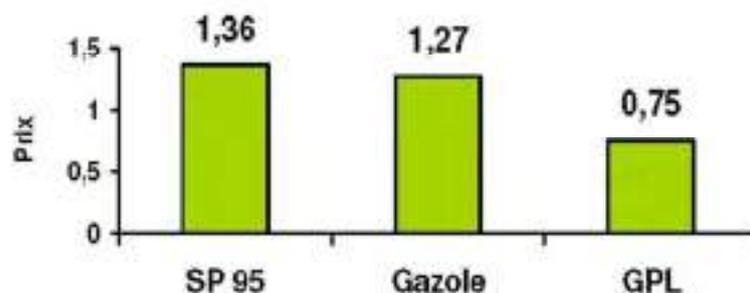
N° SIRET : 784 855 033 00063

VENTES DE GPL EN France (en tonnes) :

	MOIS			CUMUL		
	Mar-2008	Mar-2007	variation	Mar-2008	Mar-2007	variation
BUTANE						
conditionné	25 079	27 651	- 9,3%	81 488	85 521	- 4,7%
vrac	7 801	8 503	- 8,3%	26 489	27 485	- 3,6%
s/total Butane	32 880	36 154	- 9,1%	107 977	113 006	- 4,5%
PROPANE						
conditionné	11 424	12 129	- 5,8%	36 501	36 439	+ 0,2%
Condi/carburant	6 635	6 973	- 4,8%	19 790	19 379	+ 2,1%
s/total conditionné	18 059	19 102	- 5,5%	56 291	55 818	+ 0,8%
Vrac carburant	3 080	3 229	- 4,6%	9 641	9 405	+ 2,5%
Vrac 0/6 T	82 958	84 942	- 2,3%	344 704	332 654	+ 3,6%
Vrac 6/12 T	14 794	14 756	+ 0,3%	53 270	52 092	+ 2,3%
Vrac 12/80 T	23 552	22 934	+ 2,7%	83 529	78 488	+ 6,4%
Vrac 0/80 T	121 304	122 632	- 1,1%	481 503	463 233	+ 3,9%
Vrac > 80 T	27 777	28 470	- 2,4%	94 500	91 740	+ 3,0%
Réseau canalisé	4 707	4 796	- 1,8%	20 528	18 058	+ 13,7%
Sous-total vrac	156 868	159 127	- 1,4%	606 172	582 436	+ 4,1%
Sous-total PROPANE	174 927	178 229	- 1,9%	662 463	638 254	+ 3,8%
GPLc / Stations	8 093	9 074	- 10,8%	25 937	27 773	- 6,6%
Total conditionné	43 138	46 753	- 7,7%	137 779	141 339	- 2,5%
Total vrac	164 669	167 630	- 1,8%	632 661	609 921	+ 3,7%
TOTAL	215 900	223 457	- 3,4%	796 377	779 033	+ 2,2%
Dont carburant	17 808	19 276	- 7,6%	55 368	56 557	- 2,1%

BAROMETRE MENSUEL DU GPL CARBURANT : mars 2008

Le carburant le moins cher à la pompe : 0,75 euro le litre

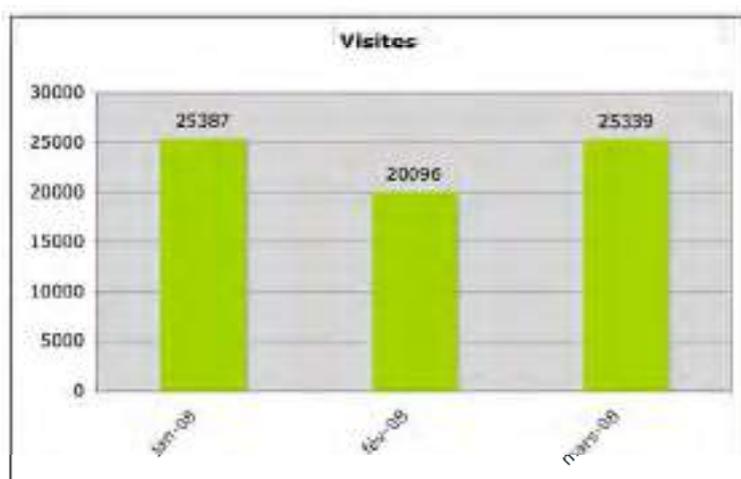


Coûts comparés du prix du litre de carburant en euros
source : Minefi www.minefi.gouv.fr

INSTALLATIONS NEUVES GAZ PROPANE (source : Qualigaz)

Régions	MOIS			CUMUL		
	Mars-2008	Mars-2007	variation	Mars-2008	Mars-2007	variation
Alsace	22	28	- 21%	44	96	- 54%
Aquitaine	56	63	- 11%	180	219	- 18%
Auvergne	14	37	- 62%	62	97	- 36%
Basse-Normandie	17	30	- 43%	56	102	- 45%
Bourgogne	12	22	- 45%	56	76	- 26%
Bretagne	41	50	- 18%	109	147	- 26%
Centre	40	48	- 17%	118	159	- 26%
Champagne-Ardenne	14	15	- 7%	41	67	- 39%
Corse	5	6	- 17%	24	19	+ 26%
Franche-Comté	28	24	+ 17%	138	81	+ 70%
Haute-Normandie	24	30	- 20%	87	78	+ 12%
Ile-de-France	10	8	+ 25%	30	35	- 14%
Languedoc-Roussillon	22	31	- 29%	74	108	- 31%
Limousin	13	19	- 32%	58	71	- 18%
Lorraine	16	18	- 11%	40	70	- 43%
Midi-Pyrénées	42	61	- 31%	146	258	- 43%
Nord-Pas-de-Calais	35	58	- 40%	109	142	- 23%
Pays de la Loire	35	52	- 33%	99	162	- 39%
Picardie	36	22	+ 64%	78	102	- 24%
Poitou-Charentes	27	52	- 48%	97	121	- 20%
Provence-Alpes Côte d'Azur	40	51	- 22%	103	170	- 39%
Rhône-Alpes	86	139	- 38%	244	367	- 34%
TOTAL	635	864	- 27%	1 993	2 747	- 27%

CONNEXIONS AU SITE INTERNET www.cfbp.fr EN MARS



> TOP 3 de mars 2008 :

Les 3 premiers points d'entrée sur le site en mars :

- 1) GPL : 5 167
- 2) Q/R sur le GPL : 2 615
- 3) Comment rouler au GPL : 2 452



2 ACTUALITES TECHNIQUES ET REGLEMENTAIRES

PROJET DE LOI RELATIF À LA MISE EN ŒUVRE DU GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT

Le processus du Grenelle de l'Environnement entre dans sa phase législative avec la présentation en Conseil des ministres dans les prochaines semaines du Projet de loi relatif à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement. On trouvera ci-dessous des extraits de ce projet, et des reprises de l'article du quotidien « Les Echos » qui en a révélé les grandes lignes dans son édition du 11 avril ().*

■ **En matière de fiscalité :**

« Le texte ne met pas en œuvre la « contribution » climat-énergie », mais prévoit qu'elle sera étudiée par l'Etat. L'idée est de taxer la consommation d'énergie, mais de compenser strictement cette taxe par une réduction des autres prélèvements obligatoires, « de façon à préserver le pouvoir d'achat des ménages et la compétitivité des entreprises ». Dans le cadre du projet de loi de Finances, le gouvernement présentera au Parlement une analyse de son « opportunité » et de ses « modalités techniques ».

■ **Pour les bâtiments :**

« Sauf exception, tous les bâtiments publics et tertiaires neufs devront respecter une nouvelle norme « *bâtiment basse consommation* ». Une dotation de 265 millions d'euros de crédit de paiements est prévue dans le cadre des lois de Finances des années 2009 à 2020, dont 75 millions entre 2009 et 2013. Les logements neufs seront soumis, « *au plus tard en 2010* », à la norme supérieure dite « *très haute performance énergétique* ». L'Etat créera, pour les personnes physiques et les bailleurs sociaux, une prime à l'acquisition de logements performants, les entreprises de moins de 250 salariés bénéficiant d'un amortissement exceptionnel. »

■ **Pour les transports :**

Il est spécifié que la politique durable des transports doit soutenir et promouvoir « les innovations technologiques réduisant la pollution et la consommation des véhicules, en veillant parallèlement à la réduction des polluants locaux, comme les particules ou les oxydes d'azote. »

A noter pour les transports de marchandises « La création d'opérateurs ferroviaires de proximité sera encouragée afin de répondre à la demande de trafic ferroviaire de wagons isolés. »

■ **Concernant les énergies renouvelables :**

« Les professionnels estiment avoir besoin à l'horizon de 2020 de 2,5 à 3 milliards d'euros par an. Ils mettent en avant des recettes fiscales et la création de 120.000 emplois. »

(*) Voir en page 11 de ce numéro, l'article du quotidien « Les Echos »

RUBRIQUE N°1412 : MODIFICATION DE L'ARRETE DU 23 AOUT 2005

"L'arrêté du 24 décembre 2007 modifiant 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 relative au stockage en réservoirs manufacturés de gaz inflammables liquéfiés" a été publié avec son annexe au Bulletin Officiel du MEDAD n°2008/2. (*)

Cet arrêté ajoute un point 1.9 portant sur les contrôles périodiques auxquels est soumise une installation :

« L'installation est soumise à des contrôles périodiques par des organismes agréés dans les conditions définies aux articles R 512-55 à R 512-60 du code de l'environnement. Ces contrôles ont pour objet de vérifier la conformité de l'installation aux prescriptions listées en annexe VII » (...)

« L'exploitant conserve le rapport de visite que l'organisme agréé lui adresse dans le dossier "installations classées" (...)

« Si le rapport fait apparaître des non-conformités aux dispositions faisant l'objet du contrôle, l'exploitant met en oeuvre les actions correctives nécessaires pour y remédier. Ces actions ainsi que leurs dates de mise en oeuvre sont formalisées et conservées dans le dossier susmentionné. »

Une nouvelle annexe, l'annexe VII intitulée "Prescriptions de l'arrêté ministériel du 23 août 2005 à vérifier lors des contrôles périodiques", précise tous les points de contrôle.

Voir le texte complet : <http://www.ecologie.gouv.fr/Bulletin-officiel-No-2-du-31.html>

(*) L'arrêté du 24 décembre 2007 modifiant l'arrêté du 23 août 2005 est paru au Journal officiel du 29 janvier 2008 sans son annexe. Le même texte avec l'annexe a été publié au Bulletin officiel du MEDAD 2008/2 daté du 30 janvier 2008 mais publié seulement le 10 mars 2008 et mis en ligne sur le site du Ministère quelque temps après. Souvent, les annexes des arrêtés ne sont publiées qu'au Bulletin officiel du Ministère concerné, et ce, avec un décalage par rapport à la publication du texte au Journal officiel.

1^{ER} STAGE DE FORMATION « CONSEILLER SECURITE CIVILE »

La première session de formation « Conseiller Sécurité Civile » organisée par le CFBP s'est déroulée les 19 et 20 mars derniers.

Le stage CSC (Conseiller Sécurité Civile) s'adresse aux personnes figurant en annexe de la Convention d'Assistance Technique signée entre le CFBP et la Direction de la Sécurité Civile, pour apporter leur concours en cas d'accident de transport.

L'objectif du stage est le suivant : « Etre capable de s'intégrer dans le dispositif de la Sécurité Civile et d'apporter les conseils pour faciliter la conduite des opérations lors d'un accident de transport ».

Ce stage se déroule sur deux jours sur le site du GESIP à Vernon, incluant une partie théorique descriptive et des exercices pratiques de mise en oeuvre du matériel de la « bases lourde » (pompe et torchère).

La participation à cette formation nécessite des pré-requis portant sur la connaissance des caractéristiques des GPL et du matériel de distribution, ainsi que des notions de transfert du produit.



Pour tout renseignement, contacter
Alain Combes :
a.combes@cfbp.fr

PARTICIPATION DE LA FILIERE GPL au Rallye consacré aux énergies alternatives

Le GPL a participé avec enthousiasme au Rallye Monte-Carlo des véhicules à énergie alternative du 28 au 30 mars 2008.



Pour sa première participation au Rallye Monte-Carlo des véhicules à énergie alternative, le GPL a atteint les objectifs fixés :

- prouver que l'usage d'un véhicule GPL n'a rien à envier aux véhicules traditionnels, notamment pour ses performances, sa fiabilité ou l'approvisionnement en carburant grâce au réseau de 123 stations-service distribuant du GPL dans les 8 départements traversés,
- démontrer la capacité d'adaptation du GPL à une large variété de gammes et de marques de véhicules essence grâce aux 7 voitures de série engagées allant de la Smart à la Chevrolet Nubira en passant par la Ford Focus E85/GPL.

Cette toute première participation ouvre la voie vers des initiatives futures de la part de la filière GPL aux côtés des autres solutions d'énergie alternative et vers une recherche constante d'augmentation des performances des véhicules et des équipes engagées.

CAMPAGNE DE COMMUNICATION : le garage de Patrick sur internet et dans la presse

La nouvelle campagne de communication pour le GPL carburant a démarré le 8 avril 2008 avec le lancement sur internet du site legaragedepatrick.com. Ce lancement est relayé par la presse automobile notamment « Auto Plus » avec l'encart ci-dessous.

GPL La solution pour rouler moins cher.

Un peu, mais pas trop, ça suffit. Le GPL est le carburant idéal pour rouler moins cher. Il est plus économique que l'essence et le diesel. C'est la solution pour rouler moins cher. Le GPL est le carburant idéal pour rouler moins cher. Il est plus économique que l'essence et le diesel. C'est la solution pour rouler moins cher.

Le garage de Patrick.com

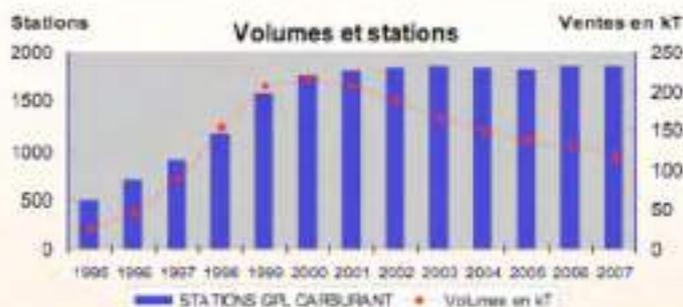
L'énergie est notre avenir, économisons-la !

REUNION DES INSTALLATEURS GPL CARBURANT

Le 3 avril dernier, le CFBP a organisé, en lien avec le Groupe de Travail GPL carburant, une réunion nationale des installateurs. L'objectif était double : leur présenter les différentes actions entreprises en 2008 par le CFBP pour dynamiser la filière, les mobiliser autour de ces actions.

Après un bilan des actions 2007 et des résultats obtenus, Joël Pedessac a exposé la situation générale de la filière.

Dans un marché globalement à la baisse (volumes des tonnages et de ventes de véhicules) et ce depuis plusieurs années, les distributeurs de GPL carburant ont mis en place et maintiennent un réseau de distribution dimensionné pour 10 fois plus de véhicules que le nombre de véhicules actuels.



Autre constat, les perspectives offertes par l'écart de prix grandissant entre le GPL et le diesel devraient se traduire par une plus grande proportion de mises sur le marché de véhicules utilisant du GPL.

Dans ce contexte, la filière s'est fixée pour objectif de doubler le nombre de véhicules en circulation d'ici à 3 ans, ce qui nécessite une mise sur le marché de 33 000 véhicules par an, soit 5 fois plus qu'en 2007.

Pour répondre à de tels enjeux, outre les actions de lobbying auprès des pouvoirs publics et des constructeurs, les adhérents du CFBP ont décidé de mettre en oeuvre des actions de communication importantes en 2008 :

- la campagne de communication legaragedepatrick.com qui démarre en avril,
- la création d'un site internet de vente de véhicules à énergie alternative dont l'ouverture est prévue avant l'été,
- l'accompagnement dans la mise en place des normes *Montage et entretien des véhicules au GPL carburant* « Engagements de services » et « Compétence du personnel ».

Ils comptent aussi sur le sérieux et le professionnalisme des installateurs pour garantir des installations GPL attractives et fiables, et soutenir leur objectif.



4 AGENDA

→ 24 avril 2008

→ **Forum des marins pompiers sur le thème « Interventions gaz »**
Marseille - auditorium des archives municipales.

Alain Combes, responsable Transport et Formation au CFBP interviendra à ce forum.
a.combes@cfbp.fr



5 DANS LA PRESSE

> **Rallye Monte-Carlo énergie alternative**

AutoPlus.fr, 25-03-2008

> **Transport, habitat, énergie : le plan « vert » de Borloo**

Les Echos, 11-04-2008

> **Interview de Joël Pedessac**

RMC Info, 20-04-2008



Rallye Monte-Carlo Energie Alternative

La deuxième édition du Rallye Monte-Carlo des véhicules à énergie alternative se déroulera du 28 au 30 mars prochains, aux départs de Clermont-Ferrand et de Lugano (Suisse). Longue de près de 900 kilomètres, cette course créée par l'Automobile Club de Monaco fera escale dans les villes de Gap et Monaco.

Sa particularité? Des performances évaluées...une fois n'est pas coutume, en fonction de la consommation des

véhicules! Nouveauté cette année, la filière GPL venue se confronter aux carburants bio ou fossile (à dégagement de CO² limité).

Huit équipages parmi 62 s'engageront donc au volant de Smart, Peugeot 107 et 407, Renault Espace, Chevrolet Nubira, Volvo C70, Ford Focus et Toyota Prius, roulant au GPL. Unique carburant alternatif largement répandu sur le territoire (2000 stations-services couvrant grands axes routiers et agglomérations), il est aussi le plus propre et le moins cher à la pompe, 0,75 euros le litre en moyenne.

Marion LR (autoplus.fr)

W3C XHTML 1.1

<http://news.autoplus.fr/news/10809/Rallye%20Monte-Carlo%20Energie%20Alternative> 25/03/2008



Transports, habitat, énergie : le plan « vert » de Borloo

- Le projet de loi issu du Grenelle de l'environnement a été transmis à Nicolas Sarkozy
- Le financement s'annonce difficile • Des objectifs ambitieux à l'horizon de 2020

NICOLAS SARKOZY et François Fillon ont sur leur bureau, pour les derniers arbitrages, le projet de loi issu des discussions du Grenelle de l'environnement. Le texte, dont « Les Echos » se sont procuré une version quasi définitive, reprend l'essentiel des conclusions du Grenelle et donne à la France un objectif ambitieux : devenir, dès 2020, « l'économie la plus efficiente en carbone de l'Union européenne ». La rénovation thermique des bâtiments publics est, à elle seule, chiffrée à 24 milliards d'euros sur la période 2009-2020 et la construction des lignes ferrées TGV à 69 milliards. La

« contribution » climat-énergie, très attendue par les ONG, n'est pas mise en œuvre mais reste à l'étude. Jean-Louis Borloo, le numéro deux du gouvernement, espère présenter le texte à la mi-mai en Conseil des ministres. Après la crise provoquée au sein de la majorité par le projet de loi sur les OGM, les discussions s'annoncent serrées au Parlement. Plusieurs députés de la majorité revendiquent déjà un droit d'inventaire et mettent en avant le contexte économique et budgétaire difficile.

ENVIRONNEMENT

La crise provoquée au sein de la majorité par le projet de loi sur les OGM fait planer le doute sur l'avenir du Grenelle de l'environnement. Le texte, dont « Les Echos » se sont procurés une version quasi définitive, est sur le bureau de Nicolas Sarkozy pour les derniers arbitrages.

Grenelle de l'environnement : le projet de loi est ambitieux, mais les débats s'annoncent tendus

Est maintenant ? Une fois passé l'orage de la discussion du projet de loi sur les OGM, qui a divisé la majorité et affaibli Nathalie Kosciusko-Morizet, une question se pose : quel sera l'avenir du projet de loi Grenelle de l'environnement ? Très attendu, le texte a été transmis à Nicolas Sarkozy et François Fillon. « Les Echos » s'en sont procuré une version quasi définitive datant d'il y a quelques jours. Comme promis lors du Grenelle, le spectre est très large, qui va de la lutte contre le changement climatique à la biodiversité en passant par la prévention des risques, la France se donnant pour ambition d'être le pays « le plus efficient » en carbone d'ici à 2020 en Europe. Les cinq collègues du Grenelle devraient y retrouver leurs petits, à condition que les derniers arbitrages ne dénaturent pas la version concoctée par le ministère du Développement durable. « Mon texte reprend les engagements du Grenelle de l'environnement. Je suis le garant d'un projet fondateur issu d'un processus de discussion tout à fait novateur qui doit maintenant passer le cap de la démocratie parlementaire », affirme Jean-Louis Borloo, qui espère être en mesure de le présenter mi-mai en Conseil des ministres.

La majorité sceptique

Le coût global s'annonce élevé. À elle seule, la rénovation thermique des bâtiments de l'Etat et de ses établissements publics est estimée à 24 milliards d'euros. Quant à la construction des lignes ferrées à grande vitesse, elle se solde par une facture de 69 milliards d'euros pour la même période 2009-2020. Des crédits d'impôts sont prévus pour financer la rénovation de quelque 400.000 logements privés par an. En revanche, les HLM seront aidés dès 2009 à hauteur de 179 millions pour rénover leur patrimoine. Une mesure qui a l'avantage de réduire les charges de ménages modestes.

Jean-Louis Borloo se veut optimiste, estimant, malgré la chasse aux économies engagée par l'exécutif, qu'« il n'y a pas de problème » sur le financement. Il rappelle que sur la loi de rénovation urbaine, on lui a objecté pendant des mois la difficulté de trouver l'argent nécessaire. Et précise que, au-delà de la dépense publique, certaines mesures comme le bonus-malus ne sont pas coûteuses et que « d'autres participent de l'investissement et de la mobilisation des partenaires, entreprises, acteurs publics ». La majorité se montre pourtant plus sceptique. Sans aller jusqu'à l'abandon de cette promesse présidentielle, nombre

d'élus invitent à la prudence sur le calendrier de sa mise en œuvre en invoquant le contexte économique et budgétaire difficile.

« Il faut des étapes »

« Le Grenelle n'est ni mort ni affaibli. Nous ne lâcherons pas. Mais notre devoir, c'est d'être pragmatique et d'engager les réformes structurelles en s'appuyant sur une réalité économique. Par définition, vous ne pouvez pas dépenser l'argent que vous n'avez pas », assure Frédéric Lefebvre, secrétaire national de l'UMP en charge des questions économiques et fiscales. Autrement dit, il faudra faire le tri. « Fatalement, il faut des étapes », renchérit Pierre Méhaignerie, le président de la commission des Affaires sociales de l'Assemblée. Certains vont plus loin, qui se disent convaincus, comme le villepiniste François Goulard, qu'il faudra « renoncer » à certaines mesures. « Il y a des orientations qui méritent d'être réexaminées et un certain nombre de dispositions dont je ne vois pas comment elles peuvent être financées », prévient le sénateur libéral Gérard Longuet, vice-président du Club des réformateurs. De quoi laisser présager de nouvelles passes d'armes entre Jean-Louis Borloo et Nathalie Kosciusko-Morizet.

JULIE CHAUVEAU
ET PIERRE-ALAIN FURBURY

Tous droits de reproduction réservés



Comité Français
Butane Propane

Bâtiment, transport, biodiversité, énergie : le détail du texte

L'article 2 du projet de loi « relatif à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement » indique que la France classe la lutte contre le changement climatique au premier rang des priorités assignées à ses politiques nationales, européennes et internationales.

● Fiscalité

Le texte ne met pas en œuvre la « contribution » climat-énergie, mais prévoit qu'elle sera étalée par l'Etat. L'idée est de limiter la consommation d'énergie, mais de compenser « strictement » cette taxe par une réduction des autres prélèvements obligatoires, « de façon à préserver le pouvoir d'achat des ménages et la compétitivité des entreprises ». Dans le cadre du projet de loi de Finances, le gouvernement présentera au Parlement une analyse de son « opportunité » et de ses « modalités techniques ». Dans le même temps, le projet de loi affirme que la France soutiendra la mise en place d'un « mécanisme d'ajustement aux frontières » pour les importations en provenance des pays qui refusent le protocole de Kyoto.

● Bâtiment

Sauf exception, tous les bâtiments publics et tertiaires neufs devront respecter une nouvelle norme « bâtiment basse consommation ». Une dotation de 265 millions d'euros de crédit de paiements est prévue dans le cadre des lois de Finances des années 2009 à 2013, dont 75 millions entre 2009 et 2013. Les logements neufs seront soumis, « au plus tard en 2010 », à la norme supérieure dite « très haute performance énergétique ». L'Etat créera, pour les personnes physiques et les bailleurs sociaux, une prime à l'acquisition de logements performants, les entreprises de moins de 250 salariés bénéficiant d'un amortissement exceptionnel.

● Logements sociaux

D'ici à 2015, le financement de la rénovation thermique des logements sociaux sera porté de 137 millions à 338 millions. Pour le parc de

logements privés, il est prévu 40000 rénovations dès 2012. Le crédit d'impôt sera concentré sur les équipements les plus performants. Un prêt à taux zéro est créé pour les particuliers qui font des travaux. En 2009, l'Etat décide s'il rend les opérations de rénovation thermique du parc privé obligatoires.

● Urbanisme

Un appel sera lancé cette année afin de trouver 10 à 15 agglomérations souhaitant réaliser de « vrais projets d'innovation énergétique ».

● Transports de marchandises

Les moyens dévolus à la rénovation du réseau ferroviaire seront augmentés chaque année de 400 millions d'euros en moyenne entre 2009 et 2015. Objectif : rénover 1000 kilomètres de voies ferrées par an. A partir de 2011, les poids lourds seront assujettis à une « taxe kilométrique » sur le réseau autoroutier non concédé et sur les grands axes routiers.

● Transport de voyageurs

2000 kilomètres de lignes ferroviaires à grande vitesse sont prévus d'ici à 2020. Le coût du plan s'élèvera à 69 milliards d'euros pour la période 2009-2020, financés par l'Etat à hauteur de 37 milliards (dont 22 milliards avant 2013). Une enveloppe de 500 millions d'euros est prévue pour le transport collectif urbain. Prudent, le projet de loi prévoit que les subventions seront plafonnées par rapport au coût total des projets pour éviter les dépassements de budget. Les subventions envisagées vont de 4 millions d'euros par kilomètre pour les métros et les tramways à 1,6 million pour les transports en site propre.

● Energie

Un fonds sera créé pour soutenir la production de chaleur d'origine renouvelable. Doté de 177 millions d'euros en 2009, il sera progressivement porté à 499 millions en 2013.

● Recherche

1 milliard d'euros supplémentaires de crédits budgétaires est prévu sur

quatre ans pour la recherche sur le développement durable, principalement sur l'énergie.

● Biodiversité

Les aides budgétaires accordées par l'Etat sont portées à 200 millions d'euros par an d'ici à 2013. Trois nouveaux parcs naturels nationaux sont prévus, ainsi que l'acquisition de 20000 hectares de zones humides.

● Agriculture

Le projet confirme les objectifs du Grenelle, notamment le passage de 20% des surfaces agricoles au biologique. Les quantités de produits phytosanitaires les plus préoccupés seront divisés par deux. Réclamée par les ONG, la séparation des activités de conseil et de vente en matière de pesticides est prévue, ce qui annonce de forts débats avec les coopératives agricoles. Un plan d'urgence en faveur de la préservation des abeilles est mis en place l'année prochaine.

● Santé

Le texte s'engage à renforcer la protection des salariés exposés aux substances chimiques mais ne fixe pas d'objectifs chiffrés. Un débat public sur les nanomatériaux aura lieu l'an prochain, avec pour objectif d'obliger les utilisateurs à se déclarer et à évaluer les risques. Un plan d'action sur les sites pollués sans propriétaire sera établi en 2008.

● Gouvernance

De nouveaux indicateurs de comptabilité nationale prenant en compte l'environnement seront créés. Des « indicateurs du développement durable de référence » seront également fixés dans le cadre d'une conférence nationale associant Etat, collectivités locales, syndicats, salariés et associations. Quelque 100 millions d'euros par an, dès 2009, sont prévus pour aider l'administration à adopter des comportements responsables. Les entreprises devront réaliser un bilan de leur consommation énergétique dans un délai de cinq ans. J. CH. ET P. F.

VOTRE AUTO – Le 20/04/2008 – 08 :20 (SCRIPT)

FRANÇOIS SOREL

Jean-Luc, nous allons parler maintenant d'un carburant alternatif, il s'agit du GPL, qui existe d'ailleurs depuis longtemps.

JEAN-LUC MOREAU

Le GPL existe depuis longtemps et puis comme je le disais tout à l'heure, c'est je t'aime moi non plus. Un coup on est amoureux du GPL, un coup il tombe en disgrâce, il revient. Alors moi je peux vous garantir qu'il va revenir, on va en parler avec Joël PEDESSAC qui est le directeur du comité français du butane propane, mais il va revenir pour un seul chiffre 0,75 euro. Joël PEDESSAC, bonjour.

JOËL PEDESSAC

Bonjour.

JEAN-LUC MOREAU

Aujourd'hui GPL, carburant le moins cher sur le marché, c'est-à-dire pratiquement deux fois moins cher que les carburants concurrents.

JOËL PEDESSAC

Ecoutez c'est vrai que c'est un atout particulièrement intéressant en ce moment, alors comme vous le disiez tout à l'heure, le GPL qui était un peu je t'aime moi non plus, je pense que notre principal défaut, c'est peut-être d'exister depuis longtemps, donc on n'est pas à une novation, on n'est pas un nouveau produit sur le marché, on représente, dans l'esprit d'un certain nombre de personnes, on représente plutôt peut-être le passé que l'avenir. Néanmoins si on est à ce niveau de prix aujourd'hui c'est peut-être aussi qu'on a encore un avenir qui est lié au fait que le marché des carburants a besoin de se rééquilibrer. Vous parliez du diesel tout à l'heure, effectivement le prix s'est envolé. Il y a dix ans l'écart de prix entre le GPL et le diesel était de 20 centimes, il est de plus de 50 centimes aujourd'hui et c'est lié au déséquilibre que l'on observe sur le marché des véhicules.

JEAN-LUC MOREAU

L'offre à la demande en fait.

JOËL PEDESSAC

C'est complètement de l'offre à la demande, donc bon c'est un constat, on ne va pas dire qu'on va se satisfaire de cette situation parce qu'il y a quand même des millions de personnes qui ont acheté des véhicules diesel et qui se retrouvent à payer les factures du gasoil aujourd'hui peut-être un petit peu plus cher que celles de l'essence, c'est vrai que c'est sûrement un problème.

JEAN-LUC MOREAU

Alors Joël PEDESSAC, on va revenir dans un instant avec vous parce que la ligne téléphonique n'est pas très très bonne, on ne vous entend pas très bien et comme c'est vraiment très intéressant, on va essayer de vous joindre sur un autre numéro et on va revenir sur le GPL dans une minute. FIN&

FRANÇOIS SOREL

Hervé est là, bonjour Hervé.

HERVE, AUDITEUR

Bonjour.

JEAN-LUC MOREAU

Bonjour Hervé.

HERVE

Bonjour à tous.

FRANÇOIS SOREL

Alors on vous écoute.

HERVE

Donc moi, je me heurte à un souci, c'est que là j'ai besoin de faire l'acquisition de plusieurs de ces véhicules, aussi bien, je serais intéressé par des véhicules GPL, avec ma société, que personnellement. Et je constate que les vendeurs auto, j'ai beau leur demander des prix, tout ça, ils ne veulent pas me répondre. Ils m'ont annoncé du diesel, mais à part ça, du GPL, ça ne les intéresse pas du tout, du tout.

FRANÇOIS SOREL

Ah ! Bah non !

JEAN-LUC MOREAU

Déjà parce que l'offre, l'offre chez les constructeurs est quand même relativement...

FRANÇOIS SOREL

Combien il y a de modèles disponibles en GPL aujourd'hui ?

JEAN-LUC MOREAU

Alors ça va, ça vient. Alors il y a des constructeurs qui proposaient des gammes GPL, complètes, je pense à CHEVROLET qui ont raté, et qui revienne. C'est-à-dire que là, il va de nouveau y avoir une offre GPL. Pourquoi ? C'est ce que je disais à l'instant, qui a des avantages fiscaux qui sont quand même importants. Par exemple, vous avez si vous achetez un véhicule neuf GPL qui émet moins de 140 grammes, vous avez 2000 euros de bonus, imaginez qu'on est à 700 euros voire 1000 euros de bonus maxi, quand on est en dessous de 100 grammes, là vous avez 2000 euros de bonus. Si vous achetez un véhicule qui a moins de 3 ans et qui émet moins de 160 grammes de CO² et que vous voulez l'équiper au GPL, vous avez également 2000 euros de bonus. Ça veut dire grosso modo l'installation à peu près gratuite. Donc c'est immédiatement rentable. Vous avez alors pour les sociétés, c'est intéressant, parce que d'abord vous pouvez avoir la carte grise gratuite, dans certains départements. Et puis si vous êtes gérant de société, vous récupérez 100 % de la TVA sur le GPL. Alors que c'est 50 % seulement sur le gasoil. Alors pourquoi est-ce que les vendeurs ne veulent pas vous vendre des véhicules GPL ? Alors d'abord, parce qu'au niveau de l'entretien, dans les garages ils sont largués.

FRANÇOIS SOREL

Oui c'est un peu compliqué.

JEAN-LUC MOREAU

Voilà.

FRANÇOIS SOREL

Mais attendez, on a retrouvé Joël PEDESSAC, vous êtes de retour ?

JOËL PEDESSAC

Oui, oui, je suis désolé.

FRANÇOIS SOREL

Ah ! Voilà on vous entend beaucoup mieux, là. Parce que c'est vrai que c'était un peu pénible, tout à l'heure. Justement la question d'Hervé est intéressante. Pourquoi justement les vendeurs de voitures sont-ils si réfractaires à vendre des voitures au GPL à votre avis ?

JOËL PEDESSAC

Alors ça c'est une question qui est peut-être un peu difficile pour répondre pour moi, qui représente le carburant. Enfin, je pense que c'est un, comme c'est un produit qui existe de façon un peu discrète sur le marché, que l'offre des constructeurs est relativement limitée. Je pense que les vendeurs et les constructeurs orientent leurs vendeurs vers les produits qui représentent les plus gros volumes de vente et donc les véhicules diesels principalement. Regardez les publicités ce qu'elles montrent. Et pour les vendeurs, je pense que ce n'est pas un produit qui est, qu'on les pousse à vendre et qui est facile à vendre.

FRANÇOIS SOREL

Mais est-ce que vous pensez qu'il va y avoir un changement, là, de l'attitude, est-ce qu'on est à un tournant en matière de ce carburant ?

JOËL PEDESSAC

Vous savez, je pense que le contexte, nous est particulièrement favorable. On a des indicateurs qui sont assez nets. Vous parliez tout à l'heure, de la possibilité de transformer des véhicules essence dans la mesure où ils peuvent bénéficier aussi du bonus de 2000 euros. Les installateurs avec qui nous sommes en contacts, disent que depuis plusieurs semaines, il y a une très forte augmentation du nombre de consultations et de commandes. Donc il y a un effet conjoncturel, d'ailleurs j'espère que ce n'est pas que conjoncturel, mais néanmoins on voit une augmentation significative et parce que, ce que vous disiez aussi tout à l'heure, quand le prix du gasoil a dépassé le prix de l'essence. Le GPL qui n'a pratiquement pas bougé, sur les 12 derniers mois, de 3 ou 4 centimes, aujourd'hui ça devient vraiment une offre attractive sur le marché.

FRANÇOIS SOREL

Et dans les stations-service on trouve toujours autant de, justement de pompes, au GPL ?

JOËL PEDESSAC

Oui, oui, écoutez, on a eu le mérite, peut-être de maintenir l'offre de distribution aux alentours de 2850 stations-service, malgré la fermeture de nombreuses stations, et pas de stations au GPL, mais de façon générale...

FRANÇOIS SOREL

De stations en général oui.

JEAN-LUC MOREAU

Alors moi, j'ai quand même une plainte, de la part de quelqu'un que François connaît bien, qui est là le samedi, Christian PESSAY, qui roule au GPL et qui me dit : « Les stations de GPL sont très mal entretenues », et c'est vrai que moi, j'ai roulé, il m'arrive aussi, pour mon métier, de rouler assez fréquemment au GPL, on a l'impression que c'est le parent pauvre, le GPL, il est dans un coin, la pompe, elle est rouillée, l'auvent, il est cassé... On a le sentiment qu'on maintient les pompes de GPL, mais bon bof...

JOËL PEDESSAC

Ecoutez, c'est « je t'aime moi non plus » encore une fois ! C'est qu'on a construit, depuis une dizaine d'années, à peu près 2000 stations, parce qu'il y a des stations privatives qui sont dédiées à des flottes comme la Ville de Paris, donc il y a environ 2000 stations en France, qu'on tient à bout de bras. Je ne suis pas sûr qu'elles soient toutes en mauvais état ; on a quand même l'obligation, au moins sur le plan de la sécurité, sur le plan du confort de l'utilisateur, du client, de les maintenir en bon état, mais on a construit un réseau pour vendre à peu près 1 500 000 millions de tonnes de GPL. On en vend 120 000 ; donc il y a un déséquilibre important entre ce pourquoi elles ont été faites et les coûts qu'elles génèrent, et les volumes réels que l'on vend ! Donc c'est vrai qu'il y a un aspect économique qui est... Mais je ne suis pas sûr que... Bon...

FRANÇOIS SOREL

Est-ce que vous attendez par exemple un coup de pouce du gouvernement ?

JEAN-LUC MOREAU

Il y est déjà François là ?

FRANÇOIS SOREL

Oui mais encore plus...

JEAN-LUC MOREAU

Non, mais il est énorme, il est énorme, le GPL est un des carburants les moins taxés et puis à côté de ça, on vous offre une prime de 2000 euros pour l'achat d'un véhicule GPL, c'est quand même énorme !

FRANÇOIS SOREL

Oui mais le problème, c'est que nous, on communique là-dessus, mais finalement on communique plus aujourd'hui sur l'essence traditionnelle que sur le GPL ?

JOËL PEDESSAC

Moi, en fait, si on pouvait avoir un rêve, nous, pour les distributeurs de GPL et ceux qui sont engagés dans cette filière, c'est surtout que le gouvernement, puisse me dire : voilà, on a un objectif, comme ils l'ont fait pour les biocarburants, alors on n'aimerait pas que l'histoire se termine de la même façon, enfin, je ne sais pas si l'histoire est terminée, mais on a un objectif, il faut que sur les carburants alternatifs, il représente d'ici 10 ans, 20 % des, alors quand je dis « les carburants alternatifs » c'est le GNV, vous allez en parler tout à l'heure, le GPL, l'électricité, ils vont représenter 20 % du parc automobile. Avec les incitations officielles qu'il y a et puis on en parle, il y a un pilotage, aujourd'hui on a effectivement un cadre fiscal très avantageux. Mais on a l'impression que les pouvoirs publics sont un peu timides avec...

FRANÇOIS SOREL

Oui, le soutiennent mais du bout des lèvres en fait.

JOËL PEDESSAC

Exactement, donc moi, je pense que si les pouvoirs publics, montraient un petit peu plus l'atout de ces solutions alternatives...

FRANÇOIS SOREL

Oui, ça donnerait un coup de booste en fait, à ce carburant ?

JOËL PEDESSAC

Ca donnerait un coup de booste. Si les constructeurs s'engageaient un petit peu plus, les médias, vous, vous en parlez assez fréquemment, ce n'est pas la première fois que je vous parle au téléphone. Mais effectivement, il y a un travail collectif à faire, nous aussi on doit en faire, la promotion, je pense que c'est un produit qui pourrait atteindre le plus de millions de véhicules, comme on a en Italie, en Allemagne et il s'en est vendu 70 000 l'année dernière, il s'en est vendu 7000 en France. Donc il y a un booste, une augmentation de la part du GPL, dans tous les pays d'Europe et la France est un petit peu à la traîne, alors qu'on a un cadre fiscale qui est pratiquement le meilleur au monde.

FRANÇOIS SOREL

Dont acte, merci beaucoup Joël PEDESSAC.

JOËL PEDESSAC

Je vous en prie.

FRANÇOIS SOREL

Merci pour toutes ces précisions. Rappelons que vous êtes directeur du Comité Français du Butane Propane.

JEAN-LUC MOREAU

On répondra plus précisément à la question de Hervé, parce que j'ai quand même une réponse à lui donner. Il va rester avec nous, il nous écouterait après les infos.
FIN »

SOMMAIRE

STATISTIQUES 1

Données climatiques
Chiffres-clés
Ventes de GPL en France
Baromètre du GPL carburant
Installations neuves gaz propane
Connexions au site www.cfbp.fr

ACTUALITÉS TECHNIQUES ET REGLEMENTAIRES 5

Chronique du Grenelle de
l'environnement

EN BREF 6

Le garage de Patrick sur internet :
premiers résultats
Nouvelle formule pour la revue
« Gaz d'aujourd'hui »

AGENDA 7

Réunion des maires ANCMRTM

DANS LA PRESSE 8

1 STATISTIQUES

DONNÉES CLIMATIQUES (1):

	AVRIL-2008	AVRIL-2007
Température moyenne	10°4	14°6
Nombre de jours ouverts	22	20
Degrés-jours du mois	193,7	82,9
Coefficient de rigueur	0,975	0,417
Degrés-jours cumulés	1 077,4	889,9

(1) Source : CPDP - Comité professionnel du pétrole (Bulletin mensuel 2007)
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 avril 2008

- > Ventes « vrac » avril 2008 vs avril 2007 : + 30 %
- > Ventes « condi » avril 2008 vs avril 2007 : + 12 %
- > CCI installations neuves cumul avril 2008 vs avril 2007 : + 2 %

Comité Français du
Butane et du Propane

8, terrasse Bellini

92807 PUTEAUX CEDEX

contact@cfbp.fr

www.cfbp.fr

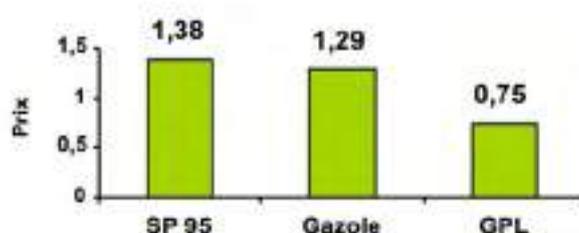
N° SIRET : 784 855 033 00063

VENTES DE GPL EN France (en tonnes) : adhérents du CFBP – mois d'avril

	MOIS			CUMUL		
	Avr-2008	Avr-2007	variation	Avr-2008	Avr-2007	variation
BUTANE						
conditionné	29 195	26 111	+ 11,8%	110 684	111 632	- 0,8%
vrac	8 490	6 966	+ 21,9%	34 979	34 451	+ 1,5%
s/total Butane	37 685	33 077	+ 13,9%	145 663	146 083	- 0,3%
PROPANE						
conditionné	13 539	11 968	+ 13,1%	50 039	48 407	+ 3,4%
Condi/carburant	7 144	6 476	+ 10,3%	26 934	25 855	+ 4,2%
s/total conditionné	20 683	18 444	+ 12,1%	76 973	74 262	+ 3,7%
Vrac carburant	3 413	3 149	+ 8,4%	13 054	12 554	+ 4,0%
Vrac 0/6 T	83 900	63 994	+ 31,1%	428 605	396 648	+ 8,1%
Vrac 6/12 T	13 795	10 707	+ 28,8%	67 064	62 797	+ 6,8%
Vrac 12/80 T	21 159	15 605	+ 35,6%	104 688	94 093	+ 11,3%
Vrac 0/80 T	118 854	90 306	+ 31,6%	600 357	553 538	+ 8,5%
Vrac > 80 T	26 778	21 693	+ 23,4%	121 278	113 433	+ 6,9%
Réseau canalisé	6 647	4 508	+ 47,4%	27 175	22 566	+ 20,4%
Sous-total vrac	155 692	119 655	+ 30,1%	761 864	702 091	+ 8,5%
Sous-total PROPANE	176 375	138 099	+ 27,7%	838 837	776 353	+ 8,0%
GPLc / Stations	9 568	9 350	+ 2,3%	35 505	37 123	- 4,4%
Total conditionné	49 878	44 555	+ 11,9%	187 657	185 894	+ 0,9%
Total vrac	164 182	126 621	+ 29,7%	796 843	736 542	+ 8,2%
TOTAL	223 628	180 526	+ 23,9%	1 020 005	959 559	+ 6,3%
Dont carburant	20 125	18 975	+ 6,1%	75 493	75 532	- 0,1%

BAROMETRE MENSUEL DU GPL CARBURANT : avril 2008

Le carburant le moins cher à la pompe : 0,75 euro le litre



Coûts comparés du prix du litre de carburant en euros
source : Minefi www.minefi.gouv.fr

**VENTES DE GPL EN France (en tonnes) en 2007 : tous acteurs du marché
(adhérents CFBP + non adhérents)**

	CUMUL		
	Décembre-2007	Décembre-2006	variation
<u>BUTANE</u>			
conditionné	356 420	365 999	- 2,6%
vrac	105 237	106 431	- 1,1%
s/total Butane	461 657	472 430	- 2,3%
<u>PROPANE</u>			
conditionné	146 790	149 725	- 2,0%
Condi/carburant	77 494	75 171	+ 3,1%
s/total conditionné	224 284	224 896	- 0,3%
Vrac carburant	37 727	35 534	+ 6,2%
Vrac 0/6 T	849 500	948 901	- 10,5%
Vrac 6/12 T	156 195	159 823	- 2,3%
Vrac 0/12 T	1 005 695	1 108 724	- 9,3%
Vrac 12/80 T	265 331	263 599	+ 0,7%
Vrac 0/80 T	1 271 026	1 372 323	- 7,4%
Vrac > 80 T	337 500	327 687	+ 3,0%
Sous-total vrac	1 646 253	1 735 544	- 5,1%
Sous-total PROPANE	1 870 537	1 960 440	- 4,6%
GPLc / Stations	117 987	129 774	- 9,1%
Total conditionné	580 704	590 895	- 1,7%
Total vrac	1 751 490	1 841 975	- 4,9%
TOTAL	2 450 181	2 562 644	- 4,4%
<i>Dont carburant</i>	<i>233 208</i>	<i>240 479</i>	<i>- 3,0%</i>

INSTALLATIONS NEUVES GAZ PROPANE (source : Qualigaz)

Régions	MOIS			CUMUL		
	Avril-2008	Avril-2007	variation	Avril-2008	Avril-2007	variation
Alsace	7	9	- 22%	51	105	- 51%
Aquitaine	48	52	- 8%	228	271	- 16%
Auvergne	39	59	- 34%	101	156	- 35%
Basse-Normandie	28	22	+ 27%	84	124	- 32%
Bourgogne	20	25	- 20%	76	101	- 25%
Bretagne	42	37	+ 14%	151	184	- 18%
Centre	39	36	+ 8%	157	195	- 19%
Champagne-Ardenne	8	18	- 56%	49	85	- 42%
Corse	11	10	+ 10%	35	29	+ 21%
Franche-Comté	27	27	+ 0%	165	108	+ 53%
Haute-Normandie	23	26	- 12%	110	104	+ 6%
Ile-de-France	11	11	+ 0%	41	46	- 11%
Languedoc-Roussillon	78	36	+ 117%	152	144	+ 6%
Limousin	41	30	+ 37%	99	101	- 2%
Lorraine	17	10	+ 70%	57	80	- 29%
Midi-Pyrénées	62	62	+ 0%	208	320	- 35%
Nord-Pas-de-Calais	30	43	- 30%	139	185	- 25%
Pays de la Loire	44	50	- 12%	143	212	- 33%
Picardie	19	18	+ 6%	97	120	- 19%
Poitou-Charentes	36	21	+ 71%	133	142	- 6%
Provence-Alpes Côte d'Azur	30	36	- 17%	133	206	- 35%
Rhône-Alpes	64	73	- 12%	308	440	- 30%
TOTAL	724	711	+ 2%	2 717	3 458	- 21%

CONNEXIONS AU SITE INTERNET www.cfbp.fr EN AVRIL 2008



> TOP 3 d'avril 2008 :

Les 3 premiers points d'entrée sur le site en avril :

- 1) GPL : 5 282
- 2) Comment rouler au GPL : 3 973
- 3) Les gaz butane et propane : 2 522



2 ACTUALITES TECHNIQUES ET REGLEMENTAIRES

CHRONIQUE DU GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT : mai 2008

A ce jour, les projets et le calendrier du Grenelle se dessinent de la façon suivante :

■ Un projet de loi d'orientation « Grenelle 1 » a été remis le 30 avril dernier au comité de suivi du Grenelle présidé par Jean-Louis Borloo, et a été transmis dans le même temps au Conseil économique et social.

Lors de cette réunion de suivi, le Ministre d'Etat a précisé que ce premier texte, traduisant en termes juridiques les engagements du Grenelle, serait examiné en Conseil des Ministres le 21 ou le 28 mai, pour un examen au Parlement avant l'été.

■ Le projet de loi « Grenelle 2 », projet de loi d'application, qui regroupait initialement près de 80 articles, a été reconsidéré. Compte tenu du calendrier législatif très serré avant l'été et de la nécessité de faire voter notamment certaines dispositions du « Grenelle 2 » avant le début de la présidence française de l'Union européenne le 1er juillet, le Ministère a précisé qu'il a été décidé :

- d'inclure dans la loi de responsabilité environnementale (LRE) déjà déposée au Sénat, tout ce qui relevait de ses transpositions,
- d'envoyer au Conseil d'Etat le projet de loi Grenelle (voir ci-dessus) et de l'adresser au Parlement début juin,
- de rattacher les dispositions fiscales découlant du programme bâtiment du Grenelle au projet de loi de finances pour 2009, en cours de finalisation,
- de faire du « Grenelle 3 » prévu à l'automne et des articles « grenelliens » issus du « PJJ Grenelle 2 », les lois d'application du Grenelle (en plusieurs projets distincts pour tenir compte du nombre très élevé d'articles qui seront à voter - de l'ordre de 250).

Selon le Ministère, ces changements n'ont pour objet que de bien distinguer ce qui relève du Grenelle de ce qui n'en relève pas, et de tenir compte du calendrier extrêmement contraint du Parlement ainsi que de l'échéance particulière du 1er juillet.

En savoir plus : <http://www.legrenelle-environnement.fr>

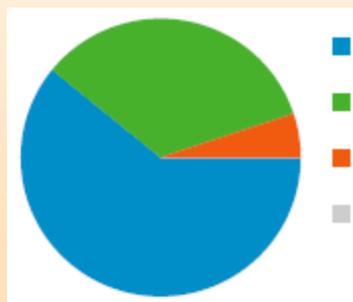
CAMPAGNE DE COMMUNICATION : legaragedepatrick.com : premiers résultats

Le site legaragedepatrick.com a ouvert le 8 avril dernier. Le bilan à 1 mois, en termes de statistiques et de retombées média (internet et presse), est très positif.

Tableau de bord général sur 1 mois - du 8 avril au 7 mai 2008 :

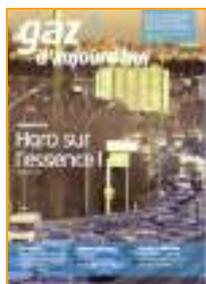
- 122 200 visites
- 109 700 visiteurs
- 151 400 pages vues
- 30 sec temps moyen passé sur le site
- 10 % d'internautes reviennent sur le site
- 71 100 inscrits au jeu concours

Source du trafic :



- Sites avec des liens pour [legaragedepatrick](http://legaragedepatrick.com) (63%)
- Accès directs (32%)
- Moteurs de recherche (5%)
- Autres (0%)

Nouvelle formule pour la revue « Gaz d'aujourd'hui »



La revue « Gaz d'aujourd'hui », publiée par l'AFG, intègre désormais dans ses colonnes un cahier dédié aux gaz Butane, Propane et GPL carburant et devient, avec cette nouvelle formule la « Revue des acteurs des gaz naturel, butane et propane ».

Abonnement : 01 44 01 87 021 – service.compta@afgaz.fr



4 AGENDA

→ 16 mai 2008

→ Assemblée générale de l'ANCMRTM

Après Mardyck (59), Arnage (72), Gonfreville l'Orcher (76), le CFBP était convié à l'assemblée générale de l'Association nationale des communes pour la maîtrise des risques technologiques majeurs le 16 mai 2008 à Salaise-sur-Sanne (38).

Cette réunion a permis au CFBP de positionner le GPL en tant qu'énergie de proximité indispensable à la vitalité des territoires ruraux.

A cette occasion, nous avons fait part de nos inquiétudes devant les changements de réglementation et le manque de visibilité réglementaire qui en résulte pour nos sites industriels.

En corollaire à cette situation, les délais des communes pour définir les éléments de maîtrise foncière se trouvent allongés, les décisions des DRIRE locales étant tributaires des nombreuses études demandées aux industriels.

L'intervention de l'UIC (Union des industries chimiques) s'est inscrite dans la même logique.

Le MEEDDAT était fortement représenté. Laurent MICHEL (DPPR) a clairement insisté sur la priorité absolue donnée à la maîtrise des risques à la source, avant toute démarche de maîtrise de l'urbanisme, plus lourde et plus complexe.

Globalement, les PPRT ont été peu évoqués, et aucune réponse n'a été apportée. Leur financement reste un sujet d'interrogation, le DPPR a annoncé que l'Etat avait chiffré leur coût de 2 à 3 milliards d'euros.

Une grande partie de la journée a été consacrée aux préoccupations des maires sur les canalisations enterrées de transports de matières dangereuses (travaux, redevances, etc.).



5 DANS LA PRESSE ET LES MEDIAS

> Les « vrais-faux » sites

AutoPlus, 06-05-2008

www.kopierpapier.com

Afin de promouvoir le GPL, le Comité français du butane et du propane a créé le Garage de Patrick. Ce joyeux drille vous fait profiter du fruit de ses trente ans de recherches en matière de carburant écolo. De l'énergie canine à l'alcool de pomme de terre, rien de très concluant... jusqu'à la découverte du gaz de pétrole liquéfié, évidemment.



Présentation :	18/20
Contenu :	18/20

Les étoiles **Auto Plus**

★★★★★

SOMMAIRE

STATISTIQUES 1

Données climatiques
Chiffres-clés
Ventes de GPL en France
Baromètre du GPL carburant
Installations neuves gaz propane
Connexions au site www.cfbp.fr

ACTUALITÉS TECHNIQUES ET REGLEMENTAIRES 4

Énergie & Avenir : rapport moral du
Président

EN BREF 6

legaragedepatrick.com : résultats à
2 mois
Congrès AEGPI - Milan, 28-30 mai

AGENDA 7

Rendez-vous de juin et juillet

DANS LA PRESSE LES MEDIAS 8

GPL carburant et médias

1 STATISTIQUES

DONNÉES CLIMATIQUES (1):

	MAI-2008	MAI-2007
Température moyenne	16°S	15°8
Nombre de jours ouverts	20	20
Degrés-jours du mois	35,0	60,4
Coefficient de rigueur	0,372	0,641
Degrés-jours cumulés	1 112,4	950,3

(1) Source : CPDP - Comité professionnel du pétrole (Bulletin mensuel 2007)

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 mai 2008

- > Ventes « vrac » mai 2008 vs mai 2007 : + 11,6 %
- > Ventes « condi » mai 2008 vs mai 2007 : - 4,4 %
- > CCI installations neuves cumul mai 2008 vs mai 2007 : - 23 %

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) : adhérents du CFBP – mois de mai

	MOIS			CUMUL		
	Mai-2008	Mai-2007	variation	Mai-2008	Mai-2007	variation
BUTANE						
conditionné	25 152	26 613	- 5,5%	135 835	138 245	- 1,7%
vrac	6 057	8 098	- 25,2%	41 036	42 549	- 3,6%
s/total Butane	31 209	34 711	- 10,1%	176 871	180 794	- 2,2%
PROPANE						
conditionné	11 289	11 402	- 1,0%	61 329	59 809	+ 2,5%
Condi/carburant	5 822	6 178	- 5,8%	32 756	32 033	+ 2,3%
s/total conditionné	17 111	17 580	- 2,7%	94 085	91 842	+ 2,4%
Vrac carburant	3 027	3 074	- 1,5%	16 081	15 628	+ 2,9%
Vrac 0/6 T	43 942	34 643	+ 26,8%	472 546	431 292	+ 9,6%
Vrac 6/12 T	8 010	7 778	+ 3,0%	75 075	70 576	+ 6,4%
Vrac 12/80 T	11 383	10 151	+ 12,1%	116 071	104 244	+ 11,3%
Vrac 0/80 T	63 335	52 573	+ 20,5%	663 692	606 111	+ 9,5%
Vrac > 80 T	17 810	17 667	+ 0,8%	139 088	131 100	+ 6,1%
Réseau canalisé	2 069	1 320	+ 56,7%	29 244	23 885	+ 22,4%
Sous-total vrac	86 241	74 634	+ 15,6%	848 105	776 724	+ 9,2%
Sous-total PROPANE	103 352	92 214	+ 12,1%	942 190	868 566	+ 8,5%
GPLc / Stations	9 065	9 993	- 9,3%	44 570	47 116	- 5,4%
Total conditionné	42 263	44 193	- 4,4%	229 920	230 087	- 0,1%
Total vrac	92 298	82 732	+ 11,6%	889 141	819 273	+ 8,5%
TOTAL	143 626	136 918	+ 4,9%	1 163 631	1 096 476	+ 6,1%
<i>Dont carburant</i>	<i>17 914</i>	<i>19 245</i>	<i>- 6,9%</i>	<i>93 407</i>	<i>94 777</i>	<i>- 1,4%</i>

BAROMETRE MENSUEL DU GPL CARBURANT : mai 2008

Le carburant le moins cher à la pompe : 0,77 euro le litre

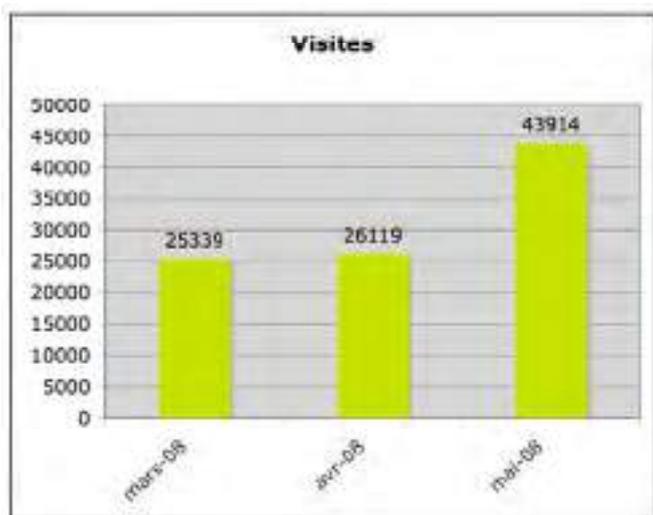


Coûts comparés du prix du litre de carburant en euros
source : Minefi www.minefi.gouv.fr

INSTALLATIONS NEUVES GAZ PROPANE (source : Qualigaz)

Régions	MOIS			CUMUL		
	Mai-2008	Mai-2007	variation	Mai-2008	Mai-2007	variation
Alsace	9	24	- 63%	60	129	- 53%
Aquitaine	65	69	- 6%	293	340	- 14%
Auvergne	39	45	- 13%	140	201	- 30%
Basse-Normandie	15	20	- 25%	99	144	- 31%
Bourgogne	13	19	- 32%	89	120	- 26%
Bretagne	22	28	- 21%	173	212	- 18%
Centre	33	40	- 18%	190	235	- 19%
Champagne-Ardenne	13	20	- 35%	62	105	- 41%
Corse	4	9	- 56%	39	38	+ 3%
Franche-Comté	20	23	- 13%	185	131	+ 41%
Haute-Normandie	15	16	- 6%	125	120	+ 4%
Ile-de-France	8	5	+ 60%	49	51	- 4%
Languedoc-Roussillon	14	25	- 44%	166	169	- 2%
Limousin	14	15	- 7%	113	116	- 3%
Lorraine	13	8	+ 63%	70	88	- 20%
Midi-Pyrénées	63	44	+ 43%	271	364	- 26%
Nord-Pas-de-Calais	23	42	- 45%	162	227	- 29%
Pays de la Loire	31	52	- 40%	174	264	- 34%
Picardie	16	22	- 27%	113	142	- 20%
Poitou-Charentes	18	60	- 70%	151	202	- 25%
Provence-Alpes Côte d'Azur	23	38	- 39%	156	244	- 36%
Rhône-Alpes	68	153	- 56%	376	593	- 37%
TOTAL	539	777	- 31%	3 256	4 235	- 23%

CONNEXIONS AU SITE INTERNET www.cfbp.fr EN MAI 2008



> TOP 3 de mai 2008 :

Les 3 premiers points d'entrée sur le site en mai :

- 1) GPL : 8 026
- 2) Comment rouler au GPL : 7 346
- 3) Questions/réponses sur le GPL carburant : 6 160



2 ACTUALITES TECHNIQUES ET REGLEMENTAIRES

Energies & Avenir : rapport moral du Président

L'assemblée générale d'Energies & Avenir s'est tenue le 17 juin 2008.
Nous publions ci-dessous le rapport moral du Président.

« Chers amis,

Pour ma première année d'exercice en tant que Président de notre Association, j'ai le plaisir de vous présenter le rapport moral de notre Association.

Cinq Conseils d'Administration ont eu lieu au cours de cet exercice qui ont réaffirmé comme les années précédentes la cohésion de nos professions manifestée par la fidélité de vos présences à ces réunions et la part prise par chacun à toutes nos délibérations.

Deux événements ont marqué cet exercice : l'élection présidentielle et le Grenelle de l'Environnement.

Energies & Avenir a défini, rôdé et affiné son discours auprès des 4 états-majors principaux des candidats à l'élection présidentielle et de la Fondation Nicolas Hulot, permettant ainsi de les sensibiliser à nos thématiques :

- *L'intérêt de la boucle à eau chaude pour contribuer au Facteur 4*
- *sa modularité exemplaire dans l'accueil des énergies renouvelables*
- *le formidable gisement d'économies de toutes sortes compte tenu de son implantation actuelle*

Ces réflexions et ces échanges ont permis de nourrir les propositions que nous avons portées collectivement lors du dispositif du Grenelle de l'Environnement. Nous avons notamment participé de façon critique et constructive aux consultations de 2 comités opérationnels, celui d'Alain Maugard pour les bâtiments neufs et celui de Philippe Pelletier pour les logements existants.

Parallèlement, l'Association a mis en place un certain nombre d'outils de communication pour renforcer son discours et son argumentaire, développer ses prises de parole auprès de différents publics, les médias, les acteurs institutionnels mais aussi notre propre filière. Je citerai :

- *la mise en place du site internet et de la newsletter*
- *l'étude sur les choix du système de chauffage dans le neuf et la conférence de présentation à la Maison de l'Amérique Latine en octobre 2007*
- *l'étude sur la perception du diagnostic de performance énergétique présentée notamment lors du salon Interclima en février 2008*

Ces 2 études ont donné lieu à de nombreuses retombées de presse et par là même ont contribué à l'accroissement de la notoriété et de la crédibilité de notre Association.

.../...

.../...

Dans la vie de notre Association :

Une intervention, tant au Congrès du Gaz qu'aux Journées CARDONNEL en septembre 2007 nous a permis de présenter et commenter nos convictions en matière d'avantages de la boucle à eau chaude.

Suite à une rencontre en novembre 2007, il a été convenu avec l'ADEME qu'elle ne siègerait plus au sein d'Energies & Avenir. Celle-ci a fait part de sa volonté de ne plus faire partie de notre association par souci d'indépendance et pour ouvrir des perspectives partenariales.

Deux rencontres avec EFFINERGIES en février et en avril 2008 ont permis d'échanger et de rapprocher les points de vue. Notre Association a fait acte de candidature comme adhérent. Leur réponse, que nous attendons, devrait être favorable.

Une rencontre, en avril 2008 avec l'une des organisations professionnelles des diagnostiqueurs, la FNECI, qui a fait suite à l'étude sur le DPE, a permis de valider à nouveau les conclusions de celle-ci, notamment sur le besoin impérieux de formation des diagnostiqueurs en matière thermique.

Je tiens ici à souligner le rôle éminemment moteur :

- *du Comité de Pilotage qui se réunit une fois par mois avec notre agence de communication GCI pour déterminer et suivre notre programme d'actions.*
- *des porte parole qui ont participé à 20 rendez vous, citons pour exemple les cabinets du Président de la République, du Premier ministre, des ministres Borloo, Lagarde, Boutin ou des présidents de l'ANAH, de l'ADEME ; des parlementaires, des administrations centrales...*
- *du VEC Vecteur Eau Chaude dont l'apport technique à l'élaboration de notre communication a été sans faille.*

Le Conseil d'Administration est tenu régulièrement informé de l'avancée de l'ensemble de ces travaux.

Enfin, je suis particulièrement satisfait de l'initiative que nous avons prise d'organiser une rencontre des Présidents de notre filière en juillet dernier. En effet, elle aura permis de conforter l'intérêt de notre Association pour ses différentes composantes et la nécessité de pérenniser les actions de communication avec les efforts tant financiers qu'humains pour y parvenir. Si le besoin s'en faisait sentir, je n'hésiterai pas à nous mobiliser de nouveau. »



Hervé Thelinge
Président d'Energies & Avenir

www.energies-avenir.fr

CAMPAGNE DE COMMUNICATION : legaragedepatrick.com : résultats à 2 mois

Alors que la période de lancement est achevée, le site est toujours attractif : en un mois, la fréquentation a augmenté de 60 %, le nombre de visiteurs de 50 %, les concours de près de 30 %.

Tableau de bord général sur 2 mois

	Au 8 mai 2008 (résultats à 1 mois)	Au 9 juin 2008 (résultats à 2 mois)
Nombre de visites	122 200	195 000
Nombre de visiteurs	109 700	170 000
Nombre de pages vues	141 400	235 000
Temps moyen passé sur le site	30 s	30 s
% d'internautes qui reviennent sur le site	10 %	13 %
Nombre d'inscrits au jeu concours	71 100	90 000



Congrès de l'AEGPL – Milan, 28-30 mai 2008

Quelques chiffres...

- 326 congressistes ont participé au congrès 2008.
- 150 exposants étaient présents à Expogaz.

La présence de M. Furfari, représentant de la Direction de l'énergie et des transports à la Commission européenne et celle de M. Carrer, professeur à l'université de Milan spécialiste des questions de polluants, ont été très appréciées. Lors de ce congrès, l'AEGPL a fêté les 40 ans de l'association, avec un repas organisé pour les membres le 27 mai.

www.aegpl-expo.com





4 AGENDA

Rendez-vous de juin et juillet

Plusieurs rendez-vous pour la profession :

→ 18 juin 2008

Audition d'Energies & Avenir par Christian JACOB, député UMP de Seine-et-Marne Rapporteur du projet de loi Grenelle I. à l'Assemblée nationale, en présence de Joël Pedessac et Patrick Arnaud.

→ 20 juin 2008

Rencontre de David MOLHO, conseiller Energie, politique industrielle et sûreté nucléaire auprès du Premier Ministre avec Joël Pedessac et Patrick Arnaud.

→ 24 juin 2008

Rencontre de Mathieu LOUVOT, conseiller technique Industrie, Energie, Transport et Boris RAVIGNON, conseiller Développement durable auprès du Président de la République à l'Elysée, en présence d'Hervé Thelinge et de Patrick Arnaud.

→ 3 juillet 2008

Rencontre de Richard LAVERGNE, Secrétaire général de l'Observatoire de l'énergie en compagnie d'Hervé Thelinge et de Joël Pedessac.



5 DANS LA PRESSE ET LES MEDIAS

GPL carburant et médias

L'envolée des prix des carburants a une répercussion significative dans les médias. Presse écrite et audiovisuelle ont donné, au cours de ces dernières semaines, une large place à ce thème, en insistant sur l'intérêt du GPL carburant et son prix attractif. Les médias présentent également les avantages fiscaux liés au GPL, les installateurs et les possibilités d'équipement de voitures au GPL. Pour preuve, sur la période du 1^{er} mai au 20 juin, une cinquantaine d'émissions, reportages, interviews, de diverses chaînes de télévision ont porté sur ces sujets.

> Script

RMC INFO, 26-05-2008

> Script : émission Auto-Moto

TF1, 26-05-2008

Ref. Doc. : 2500-3216801-17

A : Service de presse / COMITE FRANCAIS DU BUTANE ET DU PROPANE

Mot-Clé : GPL



JOURNALISTE – Le 26/05/2008 – 10:46:29

GUILLAUME CAHOUR

Thomas au 3216, bonjour Thomas. Bienvenue Thomas. 42 ans, vous êtes mécanicien et vous vouliez nous sensibiliser à une technologie qui existe pour rouler moins cher.

THOMAS

Oui, il existe le GPL depuis maintenant... je ne sais pas... une quinzaine, vingtaine d'années ; il y a des pompes absolument partout ; ça marche très bien, c'est fiable. En tout cas moi je m'y suis mis il y a quelques mois parce que vu le coût de l'essence ou du gasoil, ça devient impossible de rouler...

GUILLAUME CAHOUR

Ca vous coûte combien ?

THOMAS

En ce moment, le GPL est environ entre 70 et 75 centimes le litre...

GUILLAUME CAHOUR

D'accord, donc quasiment deux fois moins cher que le carburant diesel ou essence, c'est quasiment pareil maintenant.

THOMAS

Voilà. Et donc quand je fais le plein, j'en ai pour une trentaine d'euros tout au plus.

GUILLAUME CAHOUR

Oui, oui...

THOMAS

Et donc on amortit assez vite l'investissement. Moi ce que j'ai fait, j'ai acheté un véhicule qui était déjà équipé, assez récent ; et en plus il faut savoir que l'Etat quand même subventionne pas mal les petits véhicules et ça ne coûte vraiment rien... on rentabilise quand même assez vite.

GUILLAUME CAHOUR

En terme de puissance de moteur, de confort de conduite, c'est pareil ?

THOMAS

Alors moi j'ai la chance d'avoir trouvé un véhicule qui est équipé... il y a deux technologies, qui est équipé de la dernière technologie et c'est exactement la même chose ; moi je ne sens pas la différence quand je passe de l'essence au gaz puisqu'on garde le réservoir d'essence et qu'on peut rouler aussi à l'essence ; et en terme de consommation c'est identique ; je fais autant de

kilomètres avec six litres de gaz qu'avec six litres d'essence, c'est exactement la même chose.

GUILLAUME CAHOUR

Bien, merci Thomas. A bientôt Thomas. 3216, rmc.fr, le GPL, pensez-y, ça pourra peut-être améliorer vos fins de mois. FIN<10 :48 :18

Ref. Doc. : 2500-3233768-12

A : Service de presse / COMITE FRANCAIS DU BUTANE ET DU PROPANE

Mot-Clé : GPL



TF1

AUTO MOTO – Le 08/06/2008 – 10:39:04

CELINE GERAUD

... En attendant il existe déjà des solutions moins polluantes et l'une des plus anciennes, eh bien, c'est le GPL et CHEVROLET, avec sa nouvelle AVEO, joue cette carte écologique.

JEROME CHONT

Oui ! L'AVEO, c'est un peu la CLIO de CHEVROLET. Vous le savez, ici, chez nous, en Europe, CHEVROLET ça n'a rien à voir avec les grosses CHEVROLET américaines, ce sont des voitures de taille normale et surtout bon marché et, grâce aux 2.000 euros offerts par l'Etat, grâce à l'achat d'une voiture GPL, cette nouvelle AVEO est la moins chère des citadines, Yves GENIES l'a essayée.

YVES GENIES

Elle a une petite bouille sympa, le gabarit d'une citadine et, surtout, cette petite CHEVROLET vise juste. Avec le prix de l'essence, ou du gasoil, à plus de 1,50 euros, elle utilise le carburant actuel le moins cher du marché à la pompe, le GPL. Avec son look sympa, l'AVEO c'est le haut de gamme du low cost, c'est-à-dire une voiture pas chère mais quand même bien équipée. A ma gauche, à votre droite donc, le moteur 1.400 cm3 Ecotec bien connu, c'est le moteur OPEL, 100 CV, il marche à l'essence, à droite le challenger, 1.200 cm3, 16 soupapes lui aussi, 84 CV mais bi carburant, ou le gaz ou l'essence. Alors deux versions possibles, 3 portes et 5 portes, eh bien la 3 portes a un petit côté plus sympa toujours, plus sportif, une petite voiture hein, elle n'est pas trop grande et surtout elle n'est pas trop lourde, 1.062 kilos, 3m92 et surtout l'intérêt de celle-ci, c'est marqué dessus, c'est écologique, cela veut dire qu'elle a 2 réservoirs et, quand on lève, qu'est-ce qu'on découvre ? Eh bien il n'y a pas de roue de secours, mais ça, c'est le réservoir de GPL, 42 litres et le réservoir d'essence, quant à lui, il est situé, comme sur toutes les voitures, sur la banquette arrière et l'intérêt avec ces 2 réservoirs c'est que l'on peut faire plus de 810 km à 5,5 l/6l de moyenne, c'est pas mal. Alors on parle de low cost, de voitures, bon moins chères, eh bien elle est pas mal finie, on a la possibilité de régler le volant, certes seulement en hauteur, l'intérieure sympa, on a la clim, des airbags, il y a un petit côté sympa avec le coup de l'aluminium. Alors le plus intéressant dans cette voiture, il faut le savoir, c'est là, ce petit bouton, alors c'est le petit bouton magique qui vous permet de passer du GPL, donc du gaz, la consommation en gaz, à l'essence classique, donc au 95 ou au 98. En rouge on est en essence, on a la jauge sur le tableau de bord, là on appuie un petit coup et on passe automatiquement en GPL, bien évidemment on peut passer du GPL à l'essence en roulant, et inversement. Le GPL ce n'est pas une nouveauté, loin de là, mais il devient de plus en plus intéressant, allez, on tire, on ouvre la trappe à essence et, regardez bien, généralement, quand il y a du

gaz et du 95, on a 2 trappes séparées, eh bien là on a l'essence classique, donc on met du 95, sans plomb, et là ici on a la prise pour le GPL. Alors 23 litres pour 49 zlotys, en sachant qu'on divise par 3, pas cher le plein ! Fabriquée en Pologne, c'est la première CHEVROLET moderne made in Europe. On sent la direction assistée et c'est propre, c'est clair, une petite voiture saine. Alors elle est bien collée, ce n'est pas une sportive, mais on la sent précise, avec une bonne direction assistée, mais assez ferme et réactive. Agréable sur route, la petite CHEVROLET est une vraie citadine, sa force émettre moins 140 grammes de CO₂ au kilomètre. Bilan vous pourrez bénéficier d'un bonus de 2.000 euros, du coup la vie au biocarburant reviendrait à 10.290 euros, un choix intéressant. L'AVEO écologique, à mon avis, c'est vraiment la solution idéale. Essence et gaz, je pense que c'est bientôt la mort du gasoil.10:43:17. FIN°

SOMMAIRE

STATISTIQUES 1

Données climatiques
Chiffres-clés
Ventes de GPL en France
Baromètre du GPL carburant
Installations neuves gaz propane
Connexions au site www.cfbp.fr

ACTUALITÉS TECHNIQUES ET REGLEMENTAIRES 4

Nouvelle organisation du MEEDDAT
Une fiche d'Énergies à l'Avenir sur
les émissions de CO₂

EN BREF 7

Arrivée au Codi du CFBP
Campagne de communication :
legaragedepatrick.com : résultats à
3 mois

DANS LA PRESSE 8

1 STATISTIQUES

DONNÉES CLIMATIQUES (1):

	JUIN-2008	JUIN-2007
Température moyenne	18°	18°5
Nombre de jours ouverts	21	21
Degrés-jours du mois	0	0
Coefficient de rigueur	1	1
Degrés-jours cumulés	1 112,4	950,3

(1) Source : CPDP – Comité professionnel du pétrole (Bulletin mensuel 2007)

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.

En été, il n'y a pas de correction climatique. Pour les mois de juin, juillet, août et septembre, les DJU sont comptés à 0, le coefficient de rigueur à 1. Seule, la température moyenne est relevée.

Chiffres-clés juin 2008

- > Ventes « vrac » juin 2008 vs juin 2007 : - 0,3 %
- > Ventes « condi » juin 2008 vs juin 2007 : - 5,9 %
- > Ventes GPL carburant : Le marché des carburants ayant baissé de 10 % en juin, les données brutes du GPLc indiquent une baisse de 3 % vs juin 2007 mais une hausse de 8 % en données corrigées du marché
- > CCI installations neuves cumul juin 2008 vs juin 2007 : - 22 %

Comité Français du
Butane et du Propane

8, terrasse Bellini

92807 PUTEAUX CEDEX

contact@cfbp.fr

www.cfbp.fr

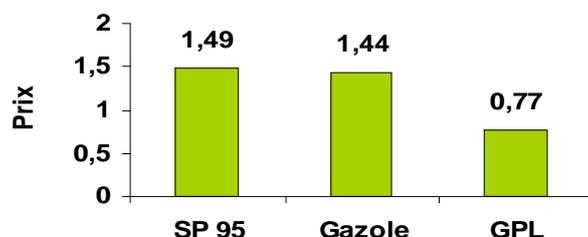
N° SIRET : 784 855 033 00063

VENTES DE GPL EN France (en tonnes) : adhérents du CFBP – mois de juin

	MOIS			CUMUL		
	Juin-2008	Juin-2007	variation	Juin-2008	Juin-2007	variation
BUTANE						
conditionné	23 182	25 048	- 7,4%	159 017	163 293	- 2,6%
vrac	6 702	8 191	- 18,2%	47 738	50 740	- 5,9%
s/total Butane	29 884	33 239	- 10,1%	206 755	214 033	- 3,4%
PROPANE						
conditionné	10 755	11 227	- 4,2%	72 084	71 036	+ 1,5%
Condi/carburant	6 597	6 794	- 2,9%	39 353	38 827	+ 1,4%
s/total conditionné	17 352	18 021	- 3,7%	111 437	109 863	+ 1,4%
Vrac carburant	3 192	3 472	- 8,1%	19 273	19 100	+ 0,9%
Vrac 0/6 T	28 940	27 236	+ 6,3%	501 486	458 528	+ 9,4%
Vrac 6/12 T	6 487	6 468	+ 0,3%	81 562	77 044	+ 5,9%
Vrac 12/80 T	8 832	9 412	- 6,2%	124 903	113 656	+ 9,9%
Vrac 0/80 T	44 259	43 116	+ 2,7%	707 951	649 228	+ 9,0%
Vrac > 80 T	18 158	18 336	- 1,0%	157 246	149 435	+ 5,2%
Réseau canalisé	2 403	1 844	+ 30,3%	31 647	25 729	+ 23,0%
Sous-total vrac	68 012	66 767	+ 1,9%	916 117	843 492	+ 8,6%
Sous-total PROPANE	85 364	84 788	+ 0,7%	1 027 554	953 355	+ 7,8%
GPLc / Stations	9 209	9 496	- 3,0%	53 779	56 612	- 5,0%
Total conditionné	40 534	43 069	- 5,9%	270 454	273 156	- 1,0%
Total vrac	74 714	74 958	- 0,3%	963 855	894 232	+ 7,8%
TOTAL	124 457	127 523	- 2,4%	1 288 088	1 224 000	+ 5,2%
Dont carburant	18 998	19 762	- 3,9%	112 405	114 539	- 1,9%

BAROMETRE MENSUEL DU GPL CARBURANT : juin 2008

Le carburant le moins cher à la pompe : 0,77 euro le litre



Coûts comparés du prix du litre de carburant en euros
source : Minefi www.minefi.gouv.fr



INSTALLATIONS NEUVES GAZ PROPANE (source : Qualigaz)

Régions	MOIS			CUMUL		
	Juin-2008	Juin-2007	variation	Juin-2008	Juin-2007	variation
Alsace	41	5	+ 720%	101	134	- 25%
Aquitaine	67	71	- 6%	360	411	- 12%
Auvergne	30	42	- 29%	170	243	- 30%
Basse-Normandie	16	23	- 30%	115	167	- 31%
Bourgogne	13	14	- 7%	102	134	- 24%
Bretagne	27	57	- 53%	200	269	- 26%
Centre	35	62	- 44%	225	297	- 24%
Champagne-Ardenne	11	13	- 15%	73	118	- 38%
Corse	11	9	+ 22%	50	47	+ 6%
Franche-Comté	22	42	- 48%	207	173	+ 20%
Haute-Normandie	23	15	+ 53%	148	135	+ 10%
Ile-de-France	17	12	+ 42%	66	63	+ 5%
Languedoc-Roussillon	19	42	- 55%	185	211	- 12%
Limousin	15	50	- 70%	128	166	- 23%
Lorraine	16	14	+ 14%	86	102	- 16%
Midi-Pyrénées	71	75	- 5%	342	439	- 22%
Nord-Pas-de-Calais	36	40	- 10%	198	267	- 26%
Pays de la Loire	57	47	+ 21%	231	311	- 26%
Picardie	23	20	+ 15%	136	162	- 16%
Poitou-Charentes	34	38	- 11%	185	240	- 23%
Provence-Alpes Côte d'Azur	26	48	- 46%	182	292	- 38%
Rhône-Alpes	108	139	- 22%	484	732	- 34%
TOTAL	718	878	- 18%	3 974	5 113	- 22%

HAUSSE DES CONNEXIONS AU SITE INTERNET www.cfbp.fr



> TOP 3 de juin 2008 :

Les 3 premiers points d'entrée sur le site en juin :

- 1) GPL : 9 976
- 2) Questions/Réponses sur le GPL carburant : 5 570
- 3) Comment rouler au GPL : 5 354



2 ACTUALITES TECHNIQUES ET REGLEMENTAIRES

LA NOUVELLE ORGANISATION DU MEEDDAT

Le 10 juillet 2008 ont été publiés au JO le décret et l'arrêté portant organisation de l'administration centrale du Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire (MEEDDAT).

Ce ministère, issu du regroupement de 4 pôles ministériels (Equipement, Ecologie, Energie, Aménagement du Territoire) a été organisé sur la base des décisions du Grenelle de l'environnement.

Cette démarche s'est traduite par une réorganisation de l'administration centrale et la mise en place d'une organisation transversale autour de cinq directions générales.

Par ailleurs, l'organisation territoriale du Ministère sera revue d'ici 2011 : les directions régionales de l'Equipement (DRE), les directions régionales de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement (DRIRE) et les directions régionales de l'environnement (DIREN) fusionneront pour faire place aux directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL).

En savoir plus : http://www.developpement-durable.gouv.fr/article.php?id_article=3486
(avec lien sur le dossier de presse et l'organigramme du Ministère)

L'administration centrale du MEEDDAT comprend :

- le secrétariat général,
- le Commissariat général au développement durable (CGDD)
- la Direction générale de l'énergie et du climat
- la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer
- la Direction générale de l'aviation civile
- la Direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature
- la Direction générale de la prévention des risques
- la Délégation à la sécurité et à la circulation routière.

Sont également rattachés au MEEDDAT le Conseil général de l'environnement et du développement durable et l'Inspection générale des affaires maritimes.

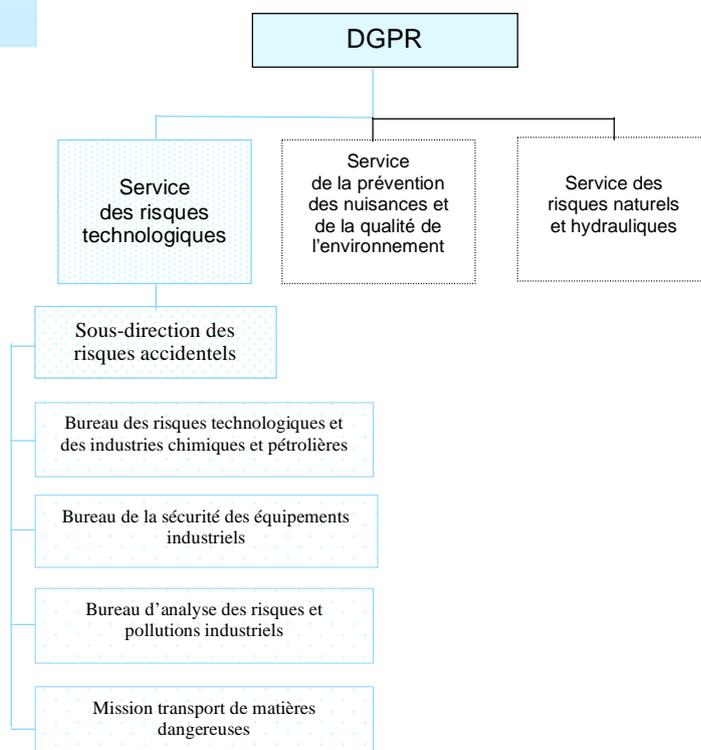
CFBP et MEEDDAT

La Direction générale de la Prévention des Risques (DGPR) comprend 3 services, dont l'un concerne plus particulièrement le CFBP : il s'agit du service des risques technologiques.

Au sein de ce service, la sous-direction des risques accidentels regroupe les principales missions du CFBP :

- risques technologiques
- sécurité des équipements industriels
- analyse des risques
- transport des matières dangereuses.

- Décret n° 2008-680 du 9 juillet 2008 portant organisation de l'administration centrale du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire. (JO du 10 juillet 2008)
- Arrêté du 9 juillet 2008 portant organisation de l'administration centrale du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire. (JO du 10 juillet 2008)
- Les décrets de nomination des directeurs datés du 11 juillet sont parus au JO du 16 juillet 2008.
- Décret n° 2008-679 du 9 juillet 2008 relatif au Conseil général de l'environnement et du développement durable. (JO du 10 juillet 2008)
- Arrêté du 9 juillet 2008 relatif aux missions et à l'organisation du Conseil général de l'environnement et du développement durable pris pour l'application du décret n° 2008-679 du 9 juillet 2008. (JO du 10 juillet 2008)





Les émissions de CO₂ des systèmes de chauffage en fonction des énergies

I. Les contenus CO₂ des énergies permettent d'établir des bilans d'émission de gaz à effet de serre, à partir de la consommation en énergie des bâtiments

- La mesure des consommations d'énergie d'un bâtiment existant ou rénové, d'une nouvelle construction ou d'un équipement permet de quantifier l'impact de nos actions sur les ressources naturelles et de mieux les préserver.
- Les enjeux du changement climatique incitent désormais les personnes privées, les entreprises et les administrations à évaluer également ces impacts en termes d'émissions de gaz à effet de serre, lesquelles sont liées aux consommations d'énergie du bâtiment et à l'énergie utilisée pour produire ces énergies et les acheminer sur leur lieu d'utilisation.

II. A l'exception des énergies renouvelables, toutes les énergies sont émettrices de CO₂, lors de leur production et/ou de leur utilisation

- Il existe 4 étapes au cours desquelles les énergies de chauffage peuvent produire du CO₂.



- Les énergies fossiles :
 - produisent l'essentiel de leur contenu CO₂ et autres gaz à effet de serre lors de leur utilisation et très peu lors de leur production.
 - le contenu équivalent CO₂ est augmenté de 10 à 20% si on prend en compte dans les estimations les émissions équivalentes de CO₂ liées à la production, au transport et à la distribution des énergies.
- L'électricité :
 - ne produit pas de CO₂ lors de son utilisation mais elle en génère lors de sa production. En France, l'électricité n'est pas seulement produite par des centrales nucléaires ou hydrauliques. Pendant les périodes de pointe, notamment liées au chauffage, les centrales thermiques sont fortement sollicitées pour produire de l'électricité.
 - un coefficient de conversion est appliqué pour déterminer la quantité d'énergie primaire utilisée dans la centrale électrique pour disposer d'une unité d'énergie finale (à l'utilisation). Pour une consommation finale de 1kWh, la consommation d'énergie primaire est de 2,58 kWh.

Emissions de CO₂ des énergies de chauffage

Contenus en g eqCO ₂ /kWh	Charbon	Pétrole domestique	Gaz propane	Réseaux de chaleur	Gaz naturel	Bois	Electricité
Emissions liées à l'utilisation (combustion)	342	270	230	de 20 à 373	205	= 0	0
Emissions totales (combustion, production, transport...)	384	300	274	pas de valeur disponible	234	13	Entre 180 et 600 selon les méthodes de calcul*

*voir page suivante les méthodes de calcul

III. Les émissions de CO₂ de l'électricité varient fortement selon son usage et son mode de production

- Le contenu en CO₂ de l'électricité est complexe à établir du fait de ses différents moyens de production (nucléaire, hydraulique, éolienne, thermique) qui engendrent des émissions de CO₂ très variables. Toute la difficulté est de pouvoir associer la consommation d'électricité d'un usage (chauffage, éclairage...) à sa production. Pour cela plusieurs approches ont été récemment développées. En outre, elles nécessitent une actualisation périodique.
- Une première approche, dite moyenne saisonnière, consiste à comptabiliser les émissions de CO₂ totales de la production électrique et de les rapporter aux consommations totales pour la saison considérée. L'ADEME a précisé ce type d'approche en tenant compte des consommations réparties dans l'année (en base) et des usages saisonniers (chauffage par exemple).
 - Cette approche « moyenne saisonnière » permet d'effectuer des bilans des émissions du parc existant mais ne permet pas de quantifier les effets de la consommation électrique de tout nouvel équipement, notamment de chauffage, et ses conséquences immédiates en matière de CO₂ selon l'origine de la production électrique nécessaire à ce nouvel équipement.
- Une deuxième approche consiste à mesurer l'effet sur les émissions de gaz à effet de serre des moyens de production d'électricité qui devront être démarrés ou construits pour toute consommation nouvelle, ce que permet l'approche, dite marginale. RTE (Réseau de transport électrique) utilise cette approche pour optimiser le parc de production et prévoir l'évolution du contenu CO₂ face à l'évolution de la demande électrique française.

Emission de CO₂ de l'électricité

Usages	Approche « moyenne saisonnière » (pour parc existant)			Approche « marginale » (pour nouveaux équipements)		
	Chauffage	Usages intermittents et éclairage	Usages en base (dont eau chaude sanitaire)	Chauffage	Usages intermittents et éclairage	Usages en base (dont eau chaude sanitaire)
Contenus en gCO ₂ /kWh	180	60	40	500 à 600	600 à 700	450 à 550

Source: note 2007 RTE / ADEME

IV. Exemple comparatif des émissions annuelles de CO₂ dues au chauffage pour un logement neuf

Pour un même logement neuf conforme à la réglementation thermique 2005, d'une surface de 110 m² avec un besoin énergétique de 10 000 kWh par an pour le chauffage exclusivement, les émissions de CO₂ selon les systèmes de chauffage sont les suivantes en appliquant les approches saisonnière et marginale présentées ci-dessus :

Emissions annuelles de CO ₂ en tonnes	Approche « moyenne saisonnière » (pour parc existant)	Approche « marginale » (pour nouveaux équipements)
Chauffage électrique direct	1.8	5 à 6
PAC ou Pompe à Chaleur	0.6	1.7 à 2 (avec un COP - coefficient de performance - moyen annuel de 3)
Chaudière à condensation Gaz naturel Gaz Propane Fioul Domestique		2.3 2.7 3
Chauffage urbain (selon système et combustible)		0.2 à 3.7

www.energies-avenir.fr

Date : juillet 2008

3 EN BREF

Arrivée au Comité directeur du CFBP

Début juillet, Monsieur José Luis FERNANDEZ NOGUEIRO remplace Monsieur Salvador GONZALES à la Direction Générale de Repsol France. Il devient le représentant de cette société au Comité Directeur du CFBP.

Campagne de communication : legaragedepatrick.com : résultats à 3 mois



RENDEZ-VOUS SUR MON SITE

POUR VOIR MES INVENTIONS

	J+ 1 mois : au 8 mai	J+2 mois au 9 juin	J+3 mois au 9 juillet
nombre de visites	122 200	195 000	207 000
nombre de visiteurs uniques	109 700	170 000	182 000
nombre de page vues	141 400	235 000	250 000
temps moyen passé sur le site	30 s	30 s	28 s
% d'internautes qui reviennent sur le site	10%	13%	12%
nombre d'inscrits au jeu concours	71 100	90 000	81 000

point au 9 juillet 2008 :

la fréquentation du site legaragedepatrick.com se stabilise avec une légère augmentation des visites située autour de 6 % contre 60 % le mois précédent . Cependant, la fréquentation totale sur 3 mois reste satisfaisante.

En parallèle , à noter l'explosion de la fréquentation du site internet du CFBP avec + de 70 % de nouvelles visites du site.

CONCLUSION : impulser une nouvelle dynamique pour la rentrée notamment dans la perspective du Mondial de l'Automobile (4 au 19 oct) grâce à une adaptation de la création et de sa présence médiatique



5 DANS LA PRESSE

> **Chevrolet revient au GPL**
Le Dauphiné libéré, 18-07-2008

> **Le retour en grâce du GPL**
L'Argus, 24-07-2008



CHEVROLET AVEO 1.2 ECO PACK

Chevrolet revient au GPL

Le constructeur américain est de retour sur le marché du GPL avec sa nouvelle citadine Aveo en version bi-carburant (essence/GPL), disponible à partir de septembre.

Fabricée à Varsovie, l'Aveo est préparée au GPL (gaz de pétrole liquéfié) en Italie par la société BRC (injecteurs, soupapes et pistons préparés) selon des normes européennes. Plus besoin de passer par un installateur spécifique dans chaque pays. Hormis un logo à l'arrière, rien ne permet de distinguer cette version Eco Pack d'une autre Aveo, simple restylage de la Kalos, au niveau plus agressif. C'est plutôt à l'intérieur que ça se passe, avec un réservoir GPL de 42 litres (dont 34 utiles) à la place de la roue de secours, n'empêchant pas sur le volume du coffre de 220 litres (900 litres banquette rabattue).

Nous avons essayé une Aveo 1.2 Eco Pack (1) sur les routes sinueuses mais défoncées de Silésie, où l'élasticité des suspensions a rendu confortable notre parcours, malgré une tenue de route perfectible. On passe du mode essence au mode GPL à l'arrêt ou en roulant, d'une simple pression sur un bouton-jeu à diodes (juste un peu trop bas sur la console centrale), sans perte de puissance, hormis au démarrage, et changement de sonneté. Et pour faire le plein, aucun souci. Les deux bouchons de réservoirs sont accessibles sous la même trappe et il existe pas moins de

1800 stations GPL en France (27 en Isère, dont 1 à Crestoble et 2 à Bourgoin-Jallieu).

Un choix économique

Avec un litre de GPL à 0,75 € (tarif moins taxé), soit deux fois moins cher que l'essence et le gazole, et malgré une surconsommation d'environ 30 %, le choix de l'Aveo Eco Pack est clairement économique. Si celle-ci est vendue 2 300 € plus chère que son équivalent essence 1.2 l (à partir de 9 990 € en 3 portes), elle ne revient en réalité qu'à 300 € de plus (2), grâce à la prime de l'Etat de 2 000 € pour les « véhicules propres » (3) émettant moins de 140 g de CO₂/km. Avec une offre aussi attractive, Chevrolet espère vendre en Eco Pack pas moins d'une Aveo sur deux (4) !

D'un point de vue écologique, l'intérêt du GPL est moins évident, car si les rejets de CO₂ sont 12 % plus faibles qu'en roulant à l'essence (116 g/km contre 132), les chiffres concernant les polluants toxiques (5) sont plus mitigés : -33,6 % de CO (0,45 g/km pour le GPL contre 0,68 pour l'essence),

-16,67 % d'HC (0,95 contre 0,96), mais... + 100 % de NOx (0,62 contre 0,01) !

Reste son autonomie. Le réservoir d'essence de 45 litres, avec une consommation moyenne de 5,5 l/100 km, permet de parcourir un peu plus de 800 km. Si Ton y ajoute les 14 litres de GPL (à 7,2 l/100 km), cela porte l'autonomie à près de 1 300 km. Soit la possibilité de partir Grenoble à Madrid (1 236 km) ou Berlin

(1 237 km) sans ravitailler...

Olivier FROST

(1) L'Aveo Ecopack n'est pas disponible en bi-carburant avec le moteur 1.4 l car les rejets de CO₂ de ce dernier (149 g/km) l'empêcheraient d'être éligible à la prime de 2 000 €.

(2) Soit, en 3 portes, 10 290 € en version de base et 11 990 € en finition LS.

(3) GPL, GNV, hybrides et électriques.

(4) Les objectifs de Chevrolet concernant l'Aveo sont de 1 200 unités sur 2008.

(5) CO (monoxyde de carbone), HC (hydrocarbures imbrûlés), NOx (oxydes d'azote).

* Fiche technique *

- Moteur : 1,2 84 cv
- Couple maxi : 34 Nm à 3000 tr/min
- Vitesse maxi : 170 km/h
- Accélération 0 à 100 km/h : 12,8 s
- Boîte de vitesse : mécanique à 5 rapports
- Consommation : 7,2/4,6/5,5 (l/100 km) (L2 en mode urbain/extra-urbain/mixte)
- CO^{*} : 102 g/km (96 g/km)
- Dimensions : L/V/P : 3,32/1,48/1,51 m
- Poids à vide : 1037 kg
- Réservoir : 70 l
- (45 d'essence + 14 de GPL)
- Cofis : 210 à 990 €
- Prix de modèle : 9 990 € (hors de 2 000 € d'aide)
- Prix de base : 10 290 € (hors de 2 000 € d'aide)
- * Extra-polluants, chiffres en roulant au GPL

Date: 24/07/2008
 OJD: 70170
 Page: 51
 Edition:(FRA) Edition pr...
 Suppl.:
 Rubrique:

L'argus



Carburant

Le retour en grâce du GPL ?

Avec l'augmentation du prix des carburants à la pompe, le GPL, jusqu'ici relégué aux oubliettes, semble sortir de sa disgrâce. Semble, car les informations réunies sont contradictoires. D'un côté, les installateurs GPL voient leur marché s'envoler: « Depuis quatre mois, nous avons eu plus de 4000 demandes de devis avec des pointes à 200 par jour », note Hervé Borel, directeur de la société éponyme, qui importe des kits GPL et représente 25% de part de marché en France. Nos ventes ont progressé de 60% depuis le début de l'année. »

À titre de comparaison, le marché de la seconde monte n'a représenté que 3 500 véhicules l'année dernière, auxquels il faut ajouter les 3 500 voitures GPL neuves vendues par le biais des constructeurs.

Les pétroliers, de leur côté, sont plus mesurés, mais confirment « un léger frémissement des ventes de véhicules GPL depuis un peu plus d'un mois », c'est-à-dire depuis que le prix à la pompe du

diesel est quasiment le double de celui du GPL. Joël Pedessac, directeur général du Comité français du butane propane (CFBP), a une explication à ces signaux un peu contradictoires: « Certaines voi-

tures roulant au GPL arrivent naturellement en fin de vie et 15 000 d'entre elles quittent le circuit chaque année. Le renouvellement annuel du parc n'étant que de 7 000 véhicules, le déséquilibre est flagrant. Mais tous les indicateurs pour le retour en grâce du GPL sont au vert. »

Une aubaine que les constructeurs semblent incapables de saisir: au premier semestre, 667 voitures GPL seulement ont été vendues. Pourquoi? L'offre en première monte est quasi inexistante. Ce qui explique pourquoi les équipements en kit GPL voient leurs chiffres de vente exploser.

Christophe Bourgeois



EN HAUSSE Les installateurs de kits GPL ont vu leurs ventes bondir depuis le début de l'année.

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

Juillet-Août 2008

N° 54

SOMMAIRE

STATISTIQUES JUILLET & AOÛT 1

Données climatiques
Chiffres-clés
Ventes de GPL en France
Baromètre du GPL carburant
Installations neuves gaz propane

ACTUALITÉS TECHNIQUES ET REGLEMENTAIRES 6

Petits réseaux de distribution par
spécialisations : Approbation des Cahiers
des Charges
Textes réglementaires signalés
La réglementation REACH

EN BREF 8

Ouverture en septembre du site
voitureco.com
Refonte de la campagne de
communication :
legaragedepatrick.com
Dernières publications du CFBP

DANS LA PRESSE 10



1 STATISTIQUES

DONNÉES CLIMATIQUES (1):

	JUILLET- 2008	JUILLET- 2007	AOÛT- 2008	AOÛT- 2007
Température moyenne	19°7	19°	19°4	18°7
Nombre de jours ouvrés	22	22	20	22
Degrés-jours du mois	0	0	0	0
Coefficient de rigueur	1	1	1	1
Degrés-jours cumulés	1 112,4	950,3	1 112,4	950,3

(1) Source : CPDP – Comité professionnel du pétrole (Bulletin mensuel 2007)
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.

En été, il n'y a pas de correction climatique. Pour les mois de juin, juillet, août et septembre, les DJU sont comptés à 0, le coefficient de rigueur à 1. Seule, la température moyenne est relevée.

Chiffres-clés août 2008

- > Ventes « vrac » août 2008 vs août 2007 : - 9,4 %
- > Ventes « condi » août 2008 vs août 2007 : - 15,6 %

Comité Français du
Butane et du Propane

8, terrasse Bellini

92807 PUTEAUX CEDEX

contact@cfbp.fr

www.cfbp.fr

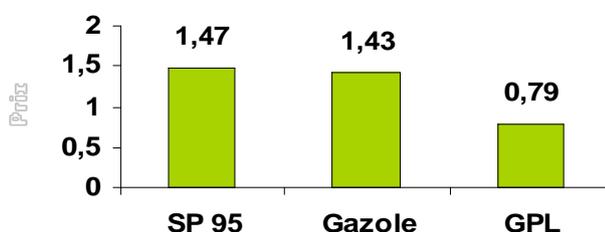
N° SIRET : 784 855 033 00063

VENTES DE GPL EN France (en tonnes) : adhérents du CFBP – mois de juillet

	MOIS			CUMUL		
	Juillet-2008	Juillet-2007	Variation	Juillet-2008	Juillet-2007	Variation
BUTANE						
conditionné	27 036	28 185	- 4,1%	186 053	191 478	- 2,8%
vrac	7 126	7 534	- 5,4%	54 864	58 274	- 5,9%
s/total Butane	34 162	35 719	- 4,4%	240 917	249 752	- 3,5%
PROPANE						
conditionné	13 402	13 330	+ 0,5%	85 486	84 366	+ 1,3%
Condi/carburant	6 755	6 864	- 1,6%	46 108	45 691	+ 0,9%
s/total	20 157	20 194	- 0,2%	131 594	130 057	+ 1,2%
Vrac carburant	3 317	3 336	- 0,6%	22 590	22 436	+ 0,7%
Vrac 0/6 T	29 405	26 283	+ 11,9%	530 891	484 810	+ 9,5%
Vrac 6/12 T	5 631	6 604	- 14,7%	87 193	83 648	+ 4,2%
Vrac 12/80 T	7 964	11 113	- 28,3%	132 867	124 769	+ 6,5%
Vrac 0/80 T	43 000	44 000	- 2,3%	750 951	693 227	+ 8,3%
Vrac > 80 T	16 553	19 369	- 14,5%	173 799	168 805	+ 3,0%
Réseau canalisé	1 011	802	+ 26,0%	32 658	26 531	+ 23,1%
Sous-total vrac	63 881	67 508	- 5,4%	979 998	910 999	+ 7,6%
Sous-total	84 038	87 702	- 4,2%	1 111 592	1 041 056	+ 6,8%
GPLc / Stations	12 086	12 041	+ 0,4%	65 865	68 653	- 4,1%
Total	47 193	48 379	- 2,5%	317 647	321 535	- 1,2%
Total vrac	71 007	75 042	- 5,4%	1 034 862	969 273	+ 6,8%
TOTAL	130 286	135 462	- 3,8%	1 418 374	1 359 461	+ 4,3%
Dont carburant	18 998	22 241	- 0,4%	134 563	136 780	- 1,6%

BAROMETRE MENSUEL DU GPL CARBURANT : juillet 2008

Le carburant le moins cher à la pompe : 0,79 euro le litre



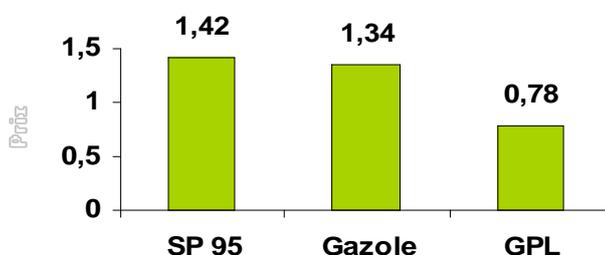
Coûts comparés du prix du litre de carburant en euros
source : Minefi www.minefi.gouv.fr

VENTES DE GPL EN France (en tonnes) : adhérents du CFBP – mois d'août

	MOIS			CUMUL		
	Août-2008	Août-2007	variation	Août-2008	Août-2007	variation
BUTANE						
conditionné	27 210	29 408	- 7,5%	213 263	220 886	- 3,5%
vrac	3 708	4 848	- 23,5%	58 572	63 122	- 7,2%
s/total Butane	30 918	34 256	- 9,7%	271 835	284 008	- 4,3%
PROPANE						
conditionné	12 361	13 917	- 11,2%	97 847	98 283	- 0,4%
Condi/carburant	4 488	5 280	- 15,0%	50 596	50 971	- 0,7%
s/total conditionné	16 849	19 197	- 12,2%	148 443	149 254	- 0,5%
Vrac carburant	2 105	2 459	- 14,4%	24 695	24 895	- 0,8%
Vrac 0/6 T	25 355	28 978	- 12,5%	556 246	513 788	+ 8,3%
Vrac 6/12 T	6 201	7 726	- 19,7%	93 394	91 374	+ 2,2%
Vrac 12/80 T	10 961	14 342	- 23,6%	143 828	139 111	+ 3,4%
Vrac 0/80 T	42 517	51 046	- 16,7%	793 468	744 273	+ 6,6%
Vrac > 80 T	14 770	16 618	- 11,1%	188 569	185 422	+ 1,7%
Réseau canalisé	1 060	1 084	- 2,2%	33 718	27 615	+ 22,1%
Sous-total vrac	60 452	71 206	- 15,1%	1 040 450	982 206	+ 5,9%
Sous-total PROPANE	77 301	90 403	- 14,5%	1 188 893	1 131 460	+ 5,1%
GPLc / Stations	10 274	11 971	- 14,2%	76 139	80 624	- 5,6%
Total conditionné	44 059	48 605	- 9,4%	361 706	370 140	- 2,3%
Total vrac	64 160	76 054	- 15,6%	1 099 022	1 045 328	+ 5,1%
TOTAL	118 493	136 630	- 13,3%	1 536 867	1 496 092	+ 2,7%
Dont carburant	16 867	19 710	- 14,4%	151 430	156 490	- 3,2%

BAROMETRE MENSUEL DU GPL CARBURANT : août 2008

Le carburant le moins cher à la pompe : 0,78 euro le litre



Coûts comparés du prix du litre de carburant en euros
source : Minefi www.minefi.gouv.fr

INSTALLATIONS NEUVES GAZ PROPANE (source : Qualigaz) : mois de juillet

Régions	MOIS			CUMUL		
	Juillet-2008	Juillet-2007	variation	Juillet-2008	Juillet-2007	variation
Alsace	8	29	- 72%	109	163	- 33%
Aquitaine	82	79	+ 4%	442	490	- 10%
Auvergne	22	36	- 39%	192	279	- 31%
Basse-Normandie	21	25	- 16%	136	192	- 29%
Bourgogne	18	20	- 10%	120	154	- 22%
Bretagne	45	63	- 29%	245	332	- 26%
Centre	79	64	+ 23%	304	361	- 16%
Champagne-Ardenne	20	8	+ 150%	93	126	- 26%
Corse	5	6	- 17%	55	53	+ 4%
Franche-Comté	25	41	- 39%	232	214	+ 8%
Haute-Normandie	18	36	- 50%	166	171	- 3%
Ile-de-France	15	10	+ 50%	81	73	+ 11%
Languedoc-Roussillon	17	50	- 66%	202	261	- 23%
Limousin	20	30	- 33%	148	196	- 24%
Lorraine	39	22	+ 77%	125	124	+ 1%
Midi-Pyrénées	90	89	+ 1%	432	528	- 18%
Nord-Pas-de-Calais	39	45	- 13%	237	312	- 24%
Pays de la Loire	51	47	+ 9%	282	358	- 21%
Picardie	30	31	- 3%	166	193	- 14%
Poitou-Charentes	31	35	- 11%	216	275	- 21%
Provence-Alpes Côte d'Azur	42	57	- 26%	224	349	- 36%
Rhône-Alpes	76	163	- 53%	560	895	- 37%
TOTAL	793	986	- 20%	4 767	6 099	- 22%

INSTALLATIONS NEUVES GAZ PROPANE (source : Qualigaz) : mois d'août

Régions	MOIS			CUMUL		
	Août-2008	Août-2007	variation	Août-2008	Août-2007	variation
Alsace	9	9	+ 0%	118	172	- 31%
Aquitaine	36	56	- 36%	478	546	- 12%
Auvergne	18	24	- 25%	210	303	- 31%
Basse-Normandie	14	14	+ 0%	150	206	- 27%
Bourgogne	6	22	- 73%	126	176	- 28%
Bretagne	15	21	- 29%	260	353	- 26%
Centre	12	26	- 54%	316	387	- 18%
Champagne-Ardenne	8	6	+ 33%	101	132	- 23%
Corse	3	3	+ 0%	58	56	+ 4%
Franche-Comté	15	13	+ 15%	247	227	+ 9%
Haute-Normandie	7	16	- 56%	173	187	- 7%
Ile-de-France	5	5	+ 0%	86	78	+ 10%
Languedoc-Roussillon	38	26	+ 46%	240	287	- 16%
Limousin	13	13	+ 0%	161	209	- 23%
Lorraine	18	13	+ 38%	143	137	+ 4%
Midi-Pyrénées	34	65	- 48%	466	593	- 21%
Nord-Pas-de-Calais	15	23	- 35%	252	335	- 25%
Pays de la Loire	13	31	- 58%	295	389	- 24%
Picardie	9	10	- 10%	175	203	- 14%
Poitou-Charentes	11	20	- 45%	227	295	- 23%
Provence-Alpes Côte d'Azur	21	60	- 65%	245	409	- 40%
Rhône-Alpes	27	83	- 67%	587	978	- 40%
TOTAL	347	559	- 38%	5 114	6 658	- 23%



PETITS RESEAUX DE DISTRIBUTION PAR CANALISATIONS : Approbation des Cahiers des Charges

Les Cahiers des charges RSDG 16.1 et RSDG 16.2 concernant les petits réseaux de distribution de gaz par canalisations ont été approuvés par la décision BSEI N°08-156 du 7 juillet 2008.

Sur les 20 Cahiers des charges concernant la sécurité de la distribution du gaz en réseau canalisé, rédigés par l'AFG avec la participation du CFBP, deux restaient en attente de validation :

- le RSDG 16.1 : réseaux de 2^{ème} catégorie (desservant de 11 à 50 installations intérieures)
- le RSDG 16.2 : réseaux de 3^{ème} catégorie (desservant de 3 à 10 installations intérieures)

Ces deux Cahiers des charges dans leur version du 9 juin 2008 sont maintenant approuvés par la décision BSEI n°08-156 du 7 juillet 2008, à paraître au Bulletin officiel du Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire.

Ces Cahiers des charges qui s'inscrivent dans le cadre de l'arrêté du 13 juillet 2000 modifié^(*) définissent les règles particulières applicables aux petits réseaux de distribution de gaz.

(RSDG : règlement de sécurité pour la distribution du gaz)

En savoir plus :

Tous les Cahiers des charges figurent sur le site de l'AFG :

<http://www.afgaz.fr/site/page-services-292.html>

^(*) Arrêté du 13 juillet 2000 portant règlement de sécurité de la distribution de gaz combustible par canalisations modifié par l'arrêté du 29 janvier 2008.

TEXTES REGLEMENTAIRES SIGNALES – JUILLET & AOÛT

- **Décret n°2008-679 et arrêté du 9 juillet 2008** (JO du 10 juillet 2008)

Création et organisation du Conseil général de l'environnement et du développement durable

- **Décret n°2008-680 et arrêté du 9 juillet 2008** (JO du 10 juillet 2008)

Organisation du MEEDDAT

(cf « CFBP infos » N°53)

- **Circulaire du 9 juillet 2008** relative aux règles méthodologiques pour la caractérisation des rejets toxiques accidentels dans les installations classées (BO MEEDDAT n°2008-16 du 30 août 2008)

- **Circulaire du 17 juillet 2008** relative aux règles pour le classement au titre de la nomenclature des installations classées des réservoirs mobiles quasi-permanents sur les sites (BO MEEDDAT n°2008-16 du 30 août 2008)

- **Arrêté du 21 juillet 2008** définissant les opérations standardisées d'économies d'énergie. (JO du 5 septembre 2008)
Modifie et complète les annexes des arrêtés des 19 juin, 19 décembre 2006 et 22 novembre 2007.

- **Loi n° 2008-757 du 1^{er} août 2008** relative à la responsabilité environnementale et diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine de l'environnement. (JO du 2 août 2008)

- **Décret n° 2008-829 du 22 août 2008** portant création des secrétariats permanents pour la prévention des pollutions et risques industriels et modifiant le code de l'environnement (partie réglementaire). (JO du 24 août 2008)

Au terme d'un processus long et difficile l'AE GPL a obtenu l'exemption des obligations d'Enregistrement pour les GPL.

Le processus REACH (Registration, Evaluation and Authorisation of Chemicals) comprend plusieurs phases dont l'une des plus importantes est l'**Enregistrement**.

A ce stade les opérateurs doivent fournir, à leurs frais, à l'ECHA (European Chemicals Agency) une analyse de risque simplifiée (santé, environnement) du produit mis sur le marché.

Cette étape est obligatoire sauf exemption formelle pour pouvoir continuer à utiliser la substance.

Dans une seconde phase l'ECHA peut demander une analyse de risque plus détaillée assortie des mesures de réduction de ces risques si elle estime que la substance pose un problème significatif en matière d'environnement ou de santé.

Cette étape, longue et coûteuse, est à la charge de l'entreprise.

Lorsque l'ECHA estime que les informations obtenues sont satisfaisantes, la substance bénéficie alors d'une **Autorisation**.

Au terme d'un processus long et difficile l'AE GPL a obtenu l'exemption des obligations d'Enregistrement :

L'annexe V « Exemptions de l'obligation d'enregistrement conformément à l'article 2, paragraphe 7, point b) » du règlement REACH précise clairement que les GPL sont **exemptés** d'Enregistrement s'ils ne sont pas chimiquement modifiés. L'adjonction de produits odorants ne constitue pas un obstacle à cette situation puisque les quantités ajoutées sont inférieures à 0.2 % volume.

Les GPL sont aussi dispensés d'**Autorisation** pour la majorité de leurs applications non dispersives dans l'environnement « usage comme carburant automobile, usage comme combustible dans des systèmes fermés ».

En revanche, ils sont susceptibles d'être soumis à autorisation pour les applications type insecticide, spray etc. avec émission de GPL dans l'atmosphère.

Ces dispositions seront formellement adoptées par la Commission Européenne en Novembre 2008.

Le règlement européen REACH

Issu des Directives 67/548/CEE et 1999/45/CE relatives à la classification, l'emballage et l'étiquetage des substances dangereuses, le règlement européen Reach relatif à l'enregistrement, l'évaluation et l'autorisation des produits chimiques est entré en vigueur le 1er juin 2007.

Le 1er juin 2008 a débuté la phase de pré-enregistrement des substances produites ou importées dans l'Union européenne en quantité supérieure à 1 tonne par an. Cette phase dure jusqu'au 30 novembre 2008.

En savoir plus :

<http://www.berpc.fr/reach-info/>

<http://www.ecologie.gouv.fr/-REACH-.html>

http://www.industrie.gouv.fr/liste_index/reach.html

Ouverture en septembre du site voitureco.com

Le CFBP est à l'initiative de la création du site voitureco.com.

voitureco.com a été créé pour mettre en relation des particuliers ou des professionnels qui souhaitent vendre ou acquérir un véhicule neuf ou d'occasion fonctionnant avec une ou plusieurs énergies alternatives.

- Vous trouverez sur ce site des véhicules fonctionnant au GPL, GNV, à l'électricité, au FlexFuel ou E85 et des véhicules hybrides.
- Vous ne trouverez pas de véhicules fonctionnant uniquement à l'essence ou au gazole.

voitureco.com est un site qui propose la parution gratuite d'annonces qui sont rédigées et diffusées sous la seule responsabilité de leurs rédacteurs et qui sont exploitées sous la seule responsabilité de leurs utilisateurs.



<http://www.voitureco.com>

Refonte de la campagne de communication : legaragedepatrick.com

A compter du 16 septembre 2008, la campagne de communication sur le site legaragedepatrick.com entre dans une seconde phase avec :

- un changement de page d'entrée sur le site : désormais, l'entrée se fait, non plus sur le garage mais directement sur la page « les vérités du GPL » ;
- un nouveau jeu concours en ligne permettant de gagner une Aveo ;
- un nouveau visuel et un nouveau message à paraître dans la revue « Auto Plus » (parution les 16, 23 et 30/09, 07, 14 et 28/10, 04/11).



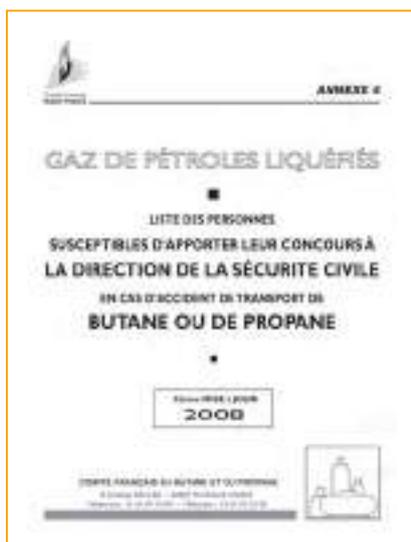
Dernières publications du CFBP



« Les zones ATEX : installations de gaz de pétrole liquéfiés – Stockage en clientèle ; distribution de GPLc » (Réf.516) est disponible au CFBP.



Le Rapport d'activité 2007 du CFBP est téléchargeable sur le site www.cfbp.fr (documentation).



L'annexe 4 à la Convention d'Assistance Technique a été mise à jour (35^{ème} édition). Elle a été adressée aux sociétés distributrices adhérentes du CFBP et à la Direction de la sécurité civile.



5 DANS LA PRESSE

Nombreuses retombées dans les médias suite à la conférence de presse du CFBP le 16 septembre 2008 sur la situation du marché du GPL carburant en France.

> **Regain d'intérêt pour les carburants GPL en 2008, grâce aux prix et au bonus**
Dépêche AFP, 16-09-2008

> **Les professionnels du GPL restent confiants du développement de leur carburant alternatif**
Actu Environnement, 18-09-2008



Regain d'intérêt pour les carburants GPL en 2008, grâce aux prix et au bonus

PARIS, 16 sept. 2008 (AFP) -

Les automobilistes se sont davantage intéressés aux carburants à gaz de pétrole liquéfié (GPL) en 2008 grâce à leur prix, inférieur à ceux de l'essence et du gazole, et à un nouveau bonus, ont souligné des représentants du secteur mardi, lors d'une conférence de presse.

Au premier semestre, le nombre de véhicules transformés pour fonctionner au GPL a augmenté de 25% par rapport à la même période en 2007, a fait valoir Joël Pedessac, directeur général du Comité français du butane et du propane (CFBP).

Ce regain d'intérêt pour le GPL s'explique d'une part par son prix, qui n'a augmenté que de 2,7% entre janvier et juin, alors que celui de l'essence sans plomb 95 a bondi de 10,5% et celui du gazole de 20%.

En outre, le gouvernement a instauré un bonus écologique depuis le 1er janvier sur le GPL, qui est moins polluant que les autres carburants, a rappelé le CFBP.

Les automobilistes peuvent bénéficier d'une prime de 2.000 euros si leur voiture au GPL n'émet pas plus de 140 grammes de CO2 par kilomètre (pour un véhicule neuf) ou 160 g/km (pour un véhicule transformé).

La France accuse cependant du retard par rapport à ses voisins. Environ 140.000 voitures roulent au GPL dans l'Hexagone actuellement grâce à 1.850 stations service, alors qu'un million de voitures de ce type circulent en Italie et 200.000 en Allemagne.

En outre, les ventes de voitures neuves GPL en France ont chuté de 50% au premier semestre. "faute d'une offre émanant des constructeurs suffisante et visible", avec seulement cinq marques sur le marché, a déploré M. Pedessac, qui a reconnu que les constructeurs avaient "un peu des œillères sur le diesel", le carburant le plus consommé en France.
are/egy/hel

Afp le 16 sept. 08 à 12 02.

Ref : TX-PAR-GIE95.



Les professionnels du GPL restent confiants du développement de leur carburant alternatif

D'ici 2020, nous espérons prendre 5 à 10% du marché français et approvisionner ainsi en carburant GPL près d'1.5 millions de véhicules pronostique Joël Pedessac. Pour le directeur général du Comité Français du Butane et du Propane (CFBP), venu défendre les atouts du GPL devant la presse, ce mercredi 16 septembre dans les salons de l'Automobile Club de France à Paris, les années à venir sont prometteuses pour le secteur. Ses arguments ? Issu à 60% de l'extraction du Gaz Naturel et à 40% du raffinage du pétrole, le GPL, selon lui, est un investissement rentable devenu parfois 45% moins cher que les autres carburants : Le prix moyen du GPL est de 0,78 € par litre contre 1,42 € pour le Super 95 et 1,34 € pour le Gazole et son prix est stable, contrairement aux carburants classiques. En août 2008, un plein de GPL coûtait 39 euros, contre 67 euros pour un plein de diesel et 71 euros pour un plein d'essence rappelle l'industriel qui omet toutefois de préciser qu'un véhicule GPL consomme plus en volume qu'un véhicule traditionnel. Le GPL : une solution économique A l'heure où, selon l'Union française de l'industrie pétrolière (UFIP), les automobilistes français commencent à se détourner massivement des stations-service (consommation de carburants en baisse de 12,3% en août 2008), l'argument du pouvoir d'achat a du poids. D'ailleurs, alors que le marché du GPL est en déclin depuis 2001 en France, celui-ci montre des signes de réveil , a estimé Joël Pedessac. Les six premiers mois de l'année, le nombre de véhicules transformés pour fonctionner au GPL a ainsi augmenté de 25% (+420 véhicules) par rapport à la même période en 2007. Pourquoi ? La prime de bonus écologique de 2000 € pour les véhicules neufs ne dépassant pas 140g/km ou 160g/km pour un véhicule transformé mais aussi l'exonération totale ou de 50% sur la carte grise, tout cela n'y est bien sûr pas étranger ! confie l'intéressé. Toutefois, il faut raison garder. En effet, la vente des véhicules neufs alimentés au GPL sur la même période a, elle, baissé de 50%... En France, face à la concurrence de l'hybride, du Flexfuel, du Diesel à filtre à particule, du GNV pour les professionnels ou encore de l'électrique, le GPL comme carburant alternatif peine encore à s'imposer. Contrairement aux marchés italien (1 million de véhicules en circulation) ou allemand (200.000 automobiles sur trois ans dont 75.000 en 2007) le marché français, lui, se cherche un nouveau souffle car seuls 0,5% des 36 millions de véhicules de l'hexagone, soit-à-dire environ 180.000 roulent aujourd'hui au GPL contre 55% qui carburant au gazole. Même si 1850 stations-service distribuent du GPL dans le pays, beaucoup reste à faire. Les poids lourds (camions, bennes...) ont peu recours au GPL, sauf dans quelques villes pour les quelques bus (Paris, Belfort, Laval, Biarritz...) et seules cinq constructeurs (Renault, Cadillac, Subaru, Lada et Piaggio) sont présents aujourd'hui sur le marché des véhicules GPL neufs. Il n'y a pas de demande car l'offre est insuffisante. Le GPL : une solution environnementale ? Le belge Alain de Grève, Président de l'Association européenne des GPL (AEGPL), insiste pour sa part sur les atouts environnementaux du GPL : Une fois liquéfié, le GPL est facilement stockable ce qui intéresse beaucoup Bruxelles. De plus, depuis la nouvelle législation en 2001, il est désormais transportable en toute sécurité [...] avec une combustion complète, ce carburant n'émet pas du tout de particule et ses émissions de CO2 sont même plus faibles que celles de l'essence et du diesel ! . Chiffres à l'appui, après avoir rappelé que le GPL est un carburant qui émet 96% de NOx de moins que le diesel, un gaz qui contribue à l'eutrophisation des sols et à l'acidité des pluies, l'ingénieur pronostique l'effet positif que sur les émissions de CO2 que pourraient avoir en France l'équipement de 50.000 nouveaux véhicules équipés au GPL : Cela permettrait de lutter contre le réchauffement climatique en réduisant immédiatement les émissions de CO2 de 22.800 tonnes par an . Citant en exemple Renault qui, en 1996 déjà, annonçait : La Clio GPL est presque aussi propre... qu'une voiture électrique , Alain de Grève rappelle que ce véhicule était passé aux tests ULEV Californiens et que les résultats obtenus avaient été près de 10 fois inférieurs à la norme EURO V prévue pour 2011 ! (0,13 g/km d'oxyde de carbone, 0,010 g/km d'oxyde d'azote et 0,024 g/km d'hydrocarbures imbrûlés). Pourtant, les véhicules consommant du GPL sont gourmands et consomment plus de carburant, obligeant le conducteur à retourner plus souvent à la pompe ? Le président du CFBP réplique : Oui mais avec le GPL vous rejetez 12% de CO2 en moins au kilomètre et par litre qu'avec un autre carburant compte tenu du faible taux de carbone de molécules de carbone . Pour ses défenseurs, le GPL est bel et bien un carburant de transition qui peut permettre de reculer l'échéance du pic pétrolier. Chevrolet se lance sur le marché français L'américain General Motors (GM), connu pour ses grosses cylindrées, semble d'ailleurs convaincu et s'attaque aujourd'hui au marché européen du GPL. Steve Flamand, chef de produit Europe de Chevrolet, l'une des marques du groupe, est venu présenter les deux petits nouveaux modèles, deux citadines GPL, qui seront présentées dans trois semaines au Salon de l'automobile à Paris : FAVEO 1.2 GPL et la MATIZ 0.8 GPL. Leur prix sera attractif : entre 9.650 et 1.0290 € seulement, bonus écologique compris. Autres avantages ? Comme tous les véhicules fonctionnant au GPL, ces deux modèles présenteront des caractéristiques appréciables : le GPL réduit l'usure du moteur, génère moins de bruit et de vibrations et offre une grande souplesse dans la conduite. Grâce au lancement de ces modèles, la marque espère bien vendre 1.200 véhicules et ainsi devenir leader sur le marché français annonce le commercial. Si les américains investissent dans le GPL, pourquoi Peugeot et Citroën considèrent-ils, eux, qu'aujourd'hui les automobilistes français ont peur du GPL ? Réponse du président du CFBP : Chacun sa

Date: 18/09/2008

OJD:

Page: 1

Edition:(FRA)

Suppl.:

Rubrique:



stratégie ! Je pense néanmoins que lorsqu'ils s'apercevront des nombreux intérêts du GPL, bientôt je pense, ces constructeurs changeront de discours. Surtout vu la conjoncture économique aujourd'hui. M.DUCHESNE.

<http://www.actu-environnement.com/ae/news/5720.php#>

Tous droits de reproduction réservés

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

Septembre 2008

N° 55

SOMMAIRE

STATISTIQUES DE SEPTEMBRE 1

Données climatiques
Chiffres-clés
Ventes de GPL en France
Baromètre mensuel du GPL carburant
Installations neuves gaz propane
Statistiques de connexions au site
cfbp.fr

ACTUALITÉS TECHNIQUES ET REGLEMENTAIRES 4

Directive de l'environnement : loi
« Grenelle 1 »
Textes réglementaires du mois

EN BREF 5

GPL carburant : bilan de la conférence
de presse du 16 septembre 2008
GPL carburant : le CFBP lance le projet
AUTOGAZ
Le site voitureto.com est ouvert

DANS LA PRESSE 7



1 STATISTIQUES

DONNÉES CLIMATIQUES (1):

	SEPT-2008	SEPT-2007
Température moyenne	15°3	15°7
Nombre de jours ouvrés	22	20
Degrés-jours du mois	0	0
Coefficient de rigueur	1	1
Degrés-jours cumulés	1 112,4	950,3

(1) Source : CPDP – Comité professionnel du pétrole (Bulletin mensuel 2007)
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.

En été, il n'y a pas de correction climatique. Pour les mois de juin, juillet, août et septembre, les DJU sont comptés à 0, le coefficient de rigueur à 1. Seule, la température moyenne est relevée.

Chiffres-clés septembre 2008

- > Ventes « vrac » septembre 2008 vs septembre 2007 : + 7,5 %
- > Ventes « condi » septembre 2008 vs septembre 2007 : + 1,5 %

Comité Français du
Butane et du Propane

8, terrasse Bellini

92807 PUTEAUX CEDEX

contact@cfbp.fr

www.cfbp.fr

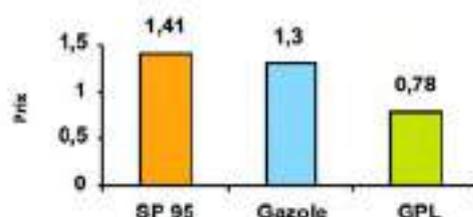
N° SIRET : 784 855 033 00063

VENTES DE GPL EN France (en tonnes) : adhérents du CFBP – mois de septembre

	MOIS			CUMUL		
	sept-2008	sept-2007	Variation	sept-2008	sept-2007	Variation
BUTANE						
conditionné	27 606	27 791	- 0,7%	240 869	248 677	- 3,1%
vrac	7 865	7 346	+ 7,1%	66 437	70 468	- 5,7%
s/total Butane	35 471	35 137	+ 1,0%	307 306	319 145	- 3,7%
PROPANE						
conditionné	11 086	10 665	+ 3,9%	108 933	108 948	- 0,0%
Condi/carburant	6 812	6 384	+ 6,7%	57 408	57 355	+ 0,1%
s/total	17 898	17 049	+ 5,0%	166 341	166 303	+ 0,0%
Vrac carburant	3 174	3 049	+ 4,1%	27 869	27 944	- 0,3%
Vrac 0/6 T	37 841	35 863	+ 5,5%	594 087	549 651	+ 8,1%
Vrac 6/12 T	7 936	7 842	+ 1,2%	101 330	99 216	+ 2,1%
Vrac 12/80 T	14 251	12 953	+ 10,0%	158 079	152 064	+ 4,0%
Vrac 0/80 T	60 028	56 658	+ 5,9%	853 496	800 931	+ 6,6%
Vrac > 80 T	22 844	20 202	+ 13,1%	211 413	205 624	+ 2,8%
Réseau canalisé	1 212	1 246	- 2,7%	34 930	28 861	+ 21,0%
Sous-total vrac	87 258	81 155	+ 7,5%	1 127 708	1 063 360	+ 6,1%
Sous-total	105 156	98 204	+ 7,1%	1 294 049	1 229 663	+ 5,2%
GPLc / Stations	9 191	8 776	+ 4,7%	85 330	89 400	- 4,6%
Total conditionné	45 504	44 840	+ 1,5%	407 210	414 980	- 1,9%
Total vrac	95 123	88 501	+ 7,5%	1 194 145	1 133 828	+ 5,3%
TOTAL	149 818	142 117	+ 5,4%	1 686 685	1 638 208	+ 3,0%
Dont carburant	19 177	18 209	+ 5,3%	170 607	174 699	- 2,3%

BAROMETRE MENSUEL DU GPL CARBURANT : septembre 2008

Le carburant le moins cher à la pompe : 0,78 euro le litre



Coûts comparés du prix du litre de carburant en euros
source : Minefi www.minefi.gouv.fr

INSTALLATIONS NEUVES GAZ PROPANE (source : Qualigaz) : mois de septembre

Régions	MOIS			CUMUL		
	Sept-2008	Sept-2007	variation	Sept-2008	Sept-2007	variation
Alsace	16	14	+ 14%	134	186	- 28%
Aquitaine	101	103	- 2%	579	649	- 11%
Auvergne	35	27	+ 30%	245	330	- 26%
Basse-Normandie	20	43	- 53%	170	249	- 32%
Bourgogne	28	26	+ 8%	154	202	- 24%
Bretagne	26	42	- 38%	286	395	- 28%
Centre	48	46	+ 4%	364	433	- 16%
Champagne-Ardenne	13	30	- 57%	114	162	- 30%
Corse	6	3	+ 100%	64	59	+ 8%
Franche-Comté	22	31	- 29%	269	258	+ 4%
Haute-Normandie	17	30	- 43%	190	217	- 12%
Ile-de-France	11	11	+ 0%	97	89	+ 9%
Languedoc-Roussillon	19	31	- 39%	259	318	- 19%
Limousin	22	17	+ 29%	183	226	- 19%
Lorraine	28	25	+ 12%	171	162	+ 6%
Midi-Pyrénées	71	106	- 33%	537	699	- 23%
Nord-Pas-de-Calais	47	45	+ 4%	299	380	- 21%
Pays de la Loire	53	41	+ 29%	348	430	- 19%
Picardie	25	38	- 34%	200	241	- 17%
Poitou-Charentes	32	46	- 30%	259	341	- 24%
Provence-Alpes Côte d'Azur	37	53	- 30%	282	462	- 39%
Rhône-Alpes	86	104	- 17%	673	1 082	- 38%
TOTAL	763	912	- 16%	5 877	7 570	- 22%

STATISTIQUES DE CONNEXIONS AU SITE www.cfbp.fr





2 ACTUALITES TECHNIQUES ET REGLEMENTAIRES

Grenelle de l'environnement : « loi Grenelle 1 » issue de l'Assemblée nationale

Le débat parlementaire à l'Assemblée nationale sur la Loi Grenelle a été dense :

- **débat du mercredi 8 au samedi 18 octobre, soit 60 heures de débat**
- **2 200 amendements déposés**
- **380 amendements adoptés en séance dont plus de 100 issus de l'opposition et la moitié de la commission.**

■ Les grands principes :

- Reconnaissance renforcée de l'urgence écologique et de la nécessité d'une diminution des consommations en énergie, eau et autres ressources naturelles, ou encore de la nécessité de préserver les paysages.
- Besoin d'une gouvernance à long terme, avec institutionnalisation par la loi du comité de suivi du Grenelle de l'environnement. Gouvernance locale adaptée pour les territoires d'outre-mer.
- Renversement de la charge de la preuve : en matière d'infrastructures, ce sera aux décisions non respectueuses de l'environnement d'apporter la preuve qu'une décision alternative plus favorable à l'environnement est impossible à un coût raisonnable.

■ Résumés et extraits pour les sujets concernant l'énergie dont la filière GPL :

Bâtiments

- L'objectif de généralisation des « bâtiments basse consommation » en 2012 a été conforté : priorité à l'isolation, comptage en énergie primaire quelle que soit la filière énergétique.
- Un programme encore plus ambitieux de rénovation thermique des bâtiments : 400 000 rénovations complètes par an à partir de 2013, des échéances réduites pour les bâtiments publics, 180 000 logements sociaux rénovés en zone ANRU.

Energies renouvelables

- Un objectif renforcé pour les énergies renouvelables (23%), un réseau électrique adapté en conséquence, un soutien aux réseaux de chaleur, les régions et départements éligibles aux tarifs d'achat, une planification régionale pour mobiliser au mieux les potentiels locaux, un consensus pour encadrer l'éolien.
- Une avancée majeure pour décarboner notre bouquet énergétique : s'il faut de nouvelles centrales à charbon, il faudra qu'elles soient équipées d'un dispositif de captage et stockage du carbone.

Transports

L'Assemblée nationale a :

- confirmé la priorité aux modes alternatifs à la route, ainsi qu'aux transports collectifs ;
- entériné à l'unanimité moins deux voix la création de la taxe poids lourds affectée à l'Agence de financement des infrastructures de France, pour financer les infrastructures de transport alternatives à la route, tout en souhaitant qu'une attention particulière soit portée à son impact sur les transporteurs routiers et sur les territoires.

Santé-environnement et risques

- En ce qui concerne l'air extérieur, le plan de réduction des particules visera si possible un objectif de 10 microgrammes par mètre cube de particules fines inférieures à 2,5 micromètres (PM 2,5).
- L'étiquetage des produits de consommation pouvant libérer des polluants dans l'air intérieur sera élargi.
- La liste des polluants recensés par l'OMS fournira la base des actions de lutte contre la pollution de l'air.

D'autres informations suivront lors de l'examen au Sénat de ce projet de loi qui devrait avoir lieu début 2009.

<http://www.legrenelle-environnement.fr>

TEXTES REGLEMENTAIRES DU MOIS

■ **Arrêté du 29 août 2008** fixant le contenu de la demande d'agrément pour effectuer le contrôle périodique de certaines catégories d'installations classées soumises à déclaration. (JO du 3 octobre 2008)

■ **Arrêté du 29 septembre 2008** portant agrément d'organismes pour effectuer les vérifications techniques réglementaires dans les établissements recevant du public. (JO du 21 octobre 2008)



Comité Français
Butane Propane

GPL carburant : bilan de la conférence de presse du CFBP du 16 septembre 2008

Cette conférence de presse a permis :

- la présentation de l'intérêt du GPL carburant en France au regard des atouts économiques et des ressources disponibles avec illustration de l'intérêt des consommateurs (+ 25 % seconde monte) et d'un constructeur Chevrolet ;
- la réalisation d'un dossier de presse avec les présentations et les fiches Santé et Atouts du GPL.

La conférence de presse en quelques chiffres :

21 journalistes présents

3 communiqués de presse

7 interviews de Joël Pedessac

45 retombées dans les médias, presse écrite et audiovisuelle, avec des messages positifs sur le regain d'intérêt des consommateurs pour le GPL, carburant économique disponible sur le marché.

Communiqué de presse

Le GPL carburant connaît un nouvel engouement auprès des automobilistes en 2008

Paris, le 16 septembre 2008 – Depuis le début 2008, les automobilistes français manifestent un engouement renouvelé pour le GPL carburant. En effet, sur la première moitié de l'année, le nombre de véhicules transformés pour fonctionner au GPL a connu une hausse de 25% (près de 2 300 véhicules) par rapport aux chiffres enregistrés par les installateurs en 2007 sur la même période en France.

Les professionnels français constatent un véritable regain d'attractivité pour le GPL carburant, marché sur lequel la France accuse jusqu'à présent un retard par rapport à ses voisins européens. Pourtant, les capacités françaises de production et d'approvisionnement de GPL pourraient aujourd'hui permettre de multiplier par 10 le parc existant (1,5 millions de véhicules GPL au lieu des 140 000 du parc actuel français).

Le GPL reste le carburant disponible le plus économique en 2008

L'envolée du prix du brut a entraîné une hausse nette de 10,5% du prix du Super 95 (de 1,35 à 1,49 €) et de 20% pour le gazole (de 1,20 à 1,44 €) entre janvier et juin 2008. Par contre, le GPL a été beaucoup moins sensible à ce phénomène puisque la hausse n'a pas excédé 2,7% (de 0,75 à 0,77 €) sur le premier semestre.

Depuis le 1^{er} janvier 2008, le dispositif de bonus écologique permet également aux automobilistes faisant le choix d'un véhicule GPL, ne dépassant pas respectivement les seuils d'émissions de CO₂ de 140g/km pour un véhicule neuf et 160g/km pour un véhicule transformé, de bénéficier d'une prime immédiate de 2000 €.

En plus de ses qualités environnementales et de sa disponibilité sur le territoire dans 1 850 stations-service, les avantages économiques que présente le GPL carburant en font une alternative aux carburants classiques immédiatement envisageable qui convainc de plus en plus d'automobilistes.

Une offre de véhicules constructeurs également en quête d'un nouveau souffle

Faute d'une offre émanant de constructeurs suffisante et visible -avec seulement 5 marques présentes sur ce marché -les ventes de véhicules neufs ont connu un net ralenti (-50%) sur le premier semestre 2008.

Pour autant des constructeurs comme Chevrolet misent sur le GPL avec le lancement de ses modèles AVEO GPLi et MATIZ GPLi en septembre.

Alors que le GPL carburant est un marché mature en Italie (près d'un million de véhicules en circulation) ou en pleine croissance en Allemagne (200 000 véhicules en circulation en 3 ans), la France bénéficie aujourd'hui d'un réel potentiel d'expansion de son marché pourvu que l'engagement des pouvoirs publics et des constructeurs persiste et se renforce.

Pour Joël Pedessac, directeur général du CFBP, « les qualités environnementales du GPL, son prix et sa disponibilité en font le carburant alternatif du présent. Il permet, tout en répondant aux besoins de mobilité, de sécurité et de préservation du pouvoir d'achat, d'anticiper sur les évolutions nécessaires auxquelles sont soumis les carburants du futur ».

GPL carburant : le CFBP lance le projet AUTOGAZ

Le projet « AUTOGAZ » concernant le GPL carburant a été présenté au Comité Directeur d'octobre.

Objectif :

L'ambition est de dynamiser le marché de la seconde monte pour accroître de 15 % les ventes annuelles de GPL, ce qui, en nombre de véhicules, correspond à :

- Ventes X 3 en 2009 vs 2008 (12 000)
- Ventes X 2 en 2010 vs 2009 (24 000)

Comment :

■ **Définition** d'une offre réaliste par rapport à l'objectif basée sur :

→ un réseau(*) national organisé et crédible

Le CFBP doit trouver les partenaires intéressés par sa mise place.

→ un package compatible avec les attentes des consommateurs

Coût < 3000 euros,

Garantie / Qualité

SAV

■ **Création** d'une marque spécifique :

Réflexe GPL, Professionnels GPL, etc.

■ **Promotion** par le CFBP des offres des partenaires :

Une offre tous les 2 mois, basée sur un prix d'accroche, des prestations de base, des véhicules spécifiques (essence à - 160g CO² par exemple)

■ **Pilotage** au semestre en fonction des résultats.

(*)réseau : nous entendons par réseau, non pas des agents d'un distributeur d'équipements GPL mais un ensemble de points de ventes bénéficiant déjà d'une marque commerciale établie, de moyens de communication et d'une compétence automobile.

Le site voitureco.com est ouvert

COMMUNIQUE DE PRESSE : La filière GPL lance un site de petites annonces gratuites de voitures à énergies alternatives

www.voitureco.com

Paris, le 17 octobre 2008 – Le Comité Français du Butane et du Propane lance le site www.voitureco.com afin de mettre en relation des particuliers mais aussi des professionnels (concessionnaires, installateurs ou collectivités) qui souhaitent vendre ou acquérir un véhicule neuf ou d'occasion fonctionnant avec une ou plusieurs énergies alternatives.

Un site Internet pour une offre visible de véhicules propres

A l'origine de cette démarche, un constat simple fait auprès des automobilistes et des professionnels : un des principaux arguments d'achat d'une automobile est la capacité à pouvoir la proposer à la revente à moyen terme.

Avec la création de ce site de petites annonces dédié aux véhicules à énergies alternatives (GPL, GNV, électricité, hybride, E85 ou FlexFuel), l'objectif de la filière GPL est de proposer une plateforme d'offres en ligne de véhicules propres neufs et d'occasion, comme il en existe de nombreuses pour les véhicules essence ou diesel, et de rendre cette offre visible et accessible à tous.

Un site d'informations sur les énergies alternatives

En marge des annonces gratuites de véhicules proposés à la vente, le site www.voitureco.com propose également une information aux visiteurs sur les différentes énergies alternatives, leur fonctionnement et leurs caractéristiques environnementales. Il rappelle également le principe d'attribution du bonus écologique en fonction de l'énergie alternative concernée et de son taux d'émissions de CO₂.





5 DANS LA PRESSE

- > **La voiture verte en pôle position**, Le Parisien, 01-10-2008
- > **L'offensive GPL en France**, Energie Plus, 15-10-2008
- > **Le GPL profite de la conjoncture**, Le Journal de l'Automobile, 17-10-2008



LA VOITURE VERTE EN POLE POSITION

2008 marque une véritable éclosion de moteurs propres et innovants. « Le Parisien » vous présente un florilège des ambitions et projets des principaux constructeurs.

Cette année, le Mondial bat pavillon vert. Presque tous les constructeurs se piquent d'y présenter un modèle écolo, poussés par le pétrole cher et les injonctions de Bruxelles, qui leur donne jusqu'à 2012 pour proposer des véhicules émettant de 120 à 130 g de CO₂/km. La moyenne européenne se situe à 158,34 g/km. Enfin, l'explosion démographique les oblige à plancher sur des véhicules urbains moins polluants. Chacun y va de sa stratégie. Sous le label DRIVE, Volvo présente trois modèles diesel 1,6 l (C30, S40 et V50) repensés, du soubassement caréné aux rapports de boîte de vitesses allongés. La consommation descend entre 4,4 et 4,5 l/100 km,

pour 115 à 118 g de CO₂/km. Chez PSA, français aujourd'hui le plus vertueux (140/142 g de CO₂/km en moyenne), on parle d'abord « downsizing » : on réduit la cylindrée sans sacrifier les performances. D'ici à 2011, 25 % des véhicules de la marque devraient en bénéficier. Deuxième stade, la micro hybridation : le système « Start & Stop », permettant de couper le moteur à l'arrêt de la voiture sera généralisé. Au Mondial, PSA invite aussi le public à découvrir Prologue, un concept hybride diesel/électrique, prévu pour fin 2010. Pour sa part, Renault-Nissan vient de créer une coentreprise avec Nec pour la fabrication de batteries lithium-ion, l'avenir des voitures électriques. Nissan, lui, dévoile un

concept baptisé Nuvu. Une électrique pour 3 personnes, équipée de panneaux solaires pour recharger les batteries. Elle devrait être vendue dès 2010 au Japon et aux USA, puis en Europe. Ce modèle sera en concurrence avec la Smart Fortwo électrique, en test à Londres. Autre star, la Bluecar de Bolloré et Pininfarina. Prévue pour fin 2009, elle aurait une autonomie de 250 km en ville et se rechargerait sur de simples prises électriques. Sur ce créneau urbain, il faudra compter avec la iQ de Toyota. En janvier, la marque devrait aussi présenter la Prius III, son fer de lance hybride, qui affrontera l'ambitieuse Insight Hybrid de Honda. La guerre de la voiture verte ne fait que commencer. **Sylvie Laidet**



3 questions à...

Patrick Coroller, chef du département transports et mobilité de l'Ademe

Qu'est-ce qu'une voiture « propre » ?

Une voiture silencieuse, qui ne dépend pas du pétrole, n'émet ni polluants réglementés, ni CO₂ et n'a pas d'impact sur la santé.

En existe-t-il sur le marché ?

La voiture électrique s'en rapproche. Elle n'émet pas de CO₂ et consomme surtout de l'électricité nucléaire et

hydraulique. Mais il n'y a pas de modèle pour le grand public. En 2007, 14 véhicules tout électrique ont été vendus.

Comment rouler vert ?

Il faut adopter une éco conduite : privilégier un autre mode de transport pour les petits trajets et anticiper, c'est-à-dire accélérer et freiner en douceur. Un conducteur « apaisé » consomme 40 % de carburant en moins qu'un conducteur « agressif ».

Recueilli par S.L.

Bonus-malus vert, mode d'emploi

Pollueur payeur ! Si vous achetez un véhicule neuf émettant plus de 160 g de CO₂ par kilomètre, vous devrez payer un malus compris entre 200 et 2 600 euros. Vous pourriez bientôt un malus annuel. En revanche, si vous optez pour un véhicule respectueux de l'environnement (moins de 131 g de CO₂/km), vous toucherez un bonus compris entre 200 et 1 000 euros. Et si dans le même temps, vous envoyez votre voiture de plus de 15 ans d'âge à la casse, vous empocherez 300 euros supplémentaires. Si votre choix porte sur un modèle émettant entre 131 et 160 g de CO₂, vous ne paierez ni ne recevrez rien. À suivre : le 1^{er} janvier 2009, un malus annuel devrait être appliqué sur les véhicules neufs les plus polluants, dont les émissions sont supérieures à 250 g/km. Il pourrait se monter à 10 % du malus initial payé lors de l'achat. **S.L.**

Choisir une voiture propre

Plusieurs types de motorisation présentent aujourd'hui des vertus écologiques. Revue de détail des avantages et des inconvénients.

Les diesels : contrairement aux idées reçues, ils ne polluent pas plus que les essences, mais différemment. Si un diesel produit 20 % de moins de CO₂ qu'un essence, il émet plus de polluants réglementés (particules et oxyde d'azote) nocifs pour la santé.
La solution : un filtre à particules. Seuls 28% des diesels en France en sont équipés.

Les moteurs « flex fuel » : ils sont conçus pour rouler à la fois avec de l'essence et des biocarburants (éthanol), fabriqués à partir de maïs, de betteraves, de canne à sucre... Ils émettent 70% de CO₂ en moins que l'essence et à la pompe, le litre d'éthanol coûte 0,80 euro... Mais ils consomment plus que des moteurs essence. Surtout ils sont aujourd'hui cloûés au

pluri : issus de plantes alimentaires, ils font grimper les prix et sont accusés d'alimenter la faim dans le monde.

La solution : les biocarburants de deuxième génération en cours de développement, à partir de produits non alimentaires comme le bois, les grailles, les déchets animaux ou végétaux.

Les GPL et GNV : Malgré une surconsommation de l'ordre de 25%, les moteurs roulant au GPL (gaz de pétrole liquéfié) restent « écologiques » car les rejets en particules et oxyde d'azote sont très faibles. Idem pour le CO₂. Le GNV (gaz naturel véhicule) est encore plus avantageux en termes de consommation et de rejets, avec 25% d'émissions de CO₂ en moins par rapport à l'essence.

La solution : patienter jusqu'à l'extension des réseaux de distribution du GPL et du GNV.

Les hybrides : utilisant un moteur thermique et un moteur électrique, les hybrides consomment peu. À faible vitesse, vous roulez à l'électrique, sinon

le moteur essence prend le relais. Mais ces modèles coûtent cher. Comptez 25 000 euros pour la Prius de Toyota.

La solution : opter pour un modèle « Stop and start », à l'arrêt du

véhicule, le moteur se coupe automatiquement. Vous réduisez ainsi de 10 à 15 % votre consommation d'essence (et donc d'émission de CO₂) en ville.

Les électriques : peu bruyantes, ne produisant aucun gaz à effet de serre, ces véhicules sont sans doute les plus propres du marché. Idéales pour les déplacements urbains mais guère plus, car les batteries actuelles affichent une autonomie rarement supérieure à 120 km.

La solution : attendre que les constructeurs trouvent le moyen de faire baisser le prix des batteries lithium-ion. Aujourd'hui, pour une batterie de 15 kWh, il faut encore déboursier 15 000 euros... S.L.



La Prius a ouvert la voie des moteurs hybrides.



La Nissan Nuvi, un concept électrique urbain.



L'IQ de Toyota n'émet que 99 g de CO₂/km.



La Smart Fortwo électrique, idéale pour la ville.



L'offensive GPL en France

Le Comité français du butane et du propane a présenté l'état du marché du GPL carburant en France: la dynamique semble lancée même si le marché français reste frileux vis-à-vis de ce carburant.

Le marché du GPL en France a un réel potentiel et il peut être exploité. Voici le message principal de Joël Pedessac, directeur général du Comité français du butane et du propane, lancé récemment lors de la présentation de la situation du marché français du GPL.

«Il existe actuellement un excédent d'offre par rapport à la demande de GPL. La quantité de GPL en France est suffisante pour que celui-ci représente 5 à 10% du marché automobile français sans créer de tension économique», assure-t-il.

Son optimisme est conforté par un cadre réglementaire européen favorable et par l'état du marché du continent (Europe et pays limitrophes) qui représente 7 millions de véhicules équipés au GPL (dont 2 millions en Turquie) et une croissance annuelle supérieure à 10% depuis 2004, selon Alain



Les professionnels bénéficient d'un amortissement sur 12 mois au lieu de 60 mois pour l'achat d'un véhicule neuf au GPL

de Grève, directeur Stratégie et affaires européennes à l'Association européenne du GPL (AEGPL).

Les résultats des marchés italiens et allemands présentés par Alain de Grève, avec des croissances significatives en 2007 de 190 000 nouveaux véhicules en Italie et de 75 000 en Allemagne, des incitations fiscales importantes et une douzaine de constructeurs proposant des véhicules neufs équipés de GPL, sont des exemples à suivre pour Joël Pedessac.

Un marché en déclin depuis 2001

Selon un sondage de l'AEGPL, 93,6% des Allemands qui possèdent un véhicule GPL en sont satisfaits et opteront pour ce carburant lors de leur prochain achat. Bémol d'ordre pratique, les embouts de réservoir ne sont toujours pas uniformisés dans les différents pays de l'Union.

En France, l'État propose un bonus de 2 000 euros à l'achat, la taxe intérieure sur les produits pétroliers est très inférieure à celle des autres carburants (0,06 € pour le GPL contre 0,46 € pour le diesel) et surtout le prix à la pompe est largement en dessous de celui de ses concurrents (0,78 €/litre pour

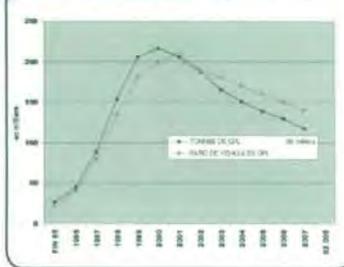
le GPL contre 1,34 €/litre pour le diesel en août 2008).

Chevrolet, dont l'objectif est d'être le leader du marché du GPL en Europe, compte bien profiter de ses avantages et espère vendre 1200 véhicules GPL en 2008 grâce à la sortie début septembre des modèles Matiz et Avéo sur un marché pourtant en déclin: 0,5% des 36 millions de véhicules français sont équipés au GPL et la tendance est à la baisse depuis 2001: de 210 000 à 140 000 véhicules (voir graphique).

D'après Joël Pedessac, ces mauvais résultats s'expliquent par le manque d'implication des constructeurs. Il existe une offre limitée de véhicules neufs équipés GPL. «En France, les constructeurs ont des œillères sur le diesel», regrette-t-il. Les modèles proposés en Italie ou en Allemagne sont introuvables dans l'Hexagone et c'est le marché de la transformation qui est en hausse (+25%). Joël Pedessac espère que les 1 850 stations services distribuant le GPL, les aides de l'État et le faible impact de ce carburant sur l'environnement permettront d'arriver à l'objectif fixé de 5% du parc automobile français équipé au GPL. *

Olivier Monod

Évolution du marché du GPL carburant





>> TENDANCE

Le GPL profite de la conjoncture

Hausse du prix du brut et bonus écologique ont permis au GPL d'enregistrer une hausse de 25 % des véhicules équipés en France sur le 1^{er} semestre 2008. Mais le Comité Français du Butane et du Propane souhaite un investissement plus important des constructeurs.

Le nombre de véhicules transformés pour fonctionner au Gaz de pétrole liquéfié en France a connu une hausse de 25 %, soit près de 2 300 véhicules sur le premier semestre 2008. Dans son communiqué, le Comité Français du Butane et du Propane affirme que les professionnels (installateurs) constatent un véritable regain d'activité pour le GPL. Aujourd'hui, 140 000 véhicules rouleraient en France au GPL. Ce carburant autrefois boudé gagne du terrain. Il profite surtout de l'envoie des prix du brut : l'essence sans plomb 95 a pris 10,5 % (de 1,35 à 1,49 euro) et le gazole accuse une hausse de 20 % (de 1,20 à 1,44 euro) entre janvier et juin 2008. La hausse du GPL elle, n'excède pas 2,7 % sur le premier semestre. De plus, le GPL

bénéficie du bonus écologique, entré en vigueur le 1^{er} janvier 2008. Si le véhicule au GPL n'excède pas 140 g/km pour un véhicule neuf et 160 g/km pour un véhicule transformé, l'automobiliste dispose d'une prime de 2000 euros. Cependant, les constructeurs restent encore en retrait sur le GPL. Seules cinq marques - Renault, Chevrolet avec la Matiz et l'AVEC, Subaru, Lada et Cadillac - proposent des véhicules au GPL sur le marché. Le Comité français du Butane et du Propane regrette "le retard de la France, par rapport à ses voisins européens". En Italie, le GPL est déjà un marché mature

avec près d'un million de véhicules en circulation. Et en Allemagne, le marché est actuellement en pleine croissance : 200 000 véhicules ont été mis en circulation en 3 ans. Selon le Comité Français du Butane et du Propane, les capacités françaises de production et d'approvisionnement de GPL permettraient de multiplier par 10 le parc existant, soit atteindre 1,5 million de voitures. Reste à connaître les intentions des constructeurs en la matière. ■

Sarah Motro



Avec sa Matiz GPL, Chevrolet est un des seuls constructeurs automobiles à lancer des véhicules au GPL carburant sur le marché.



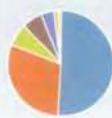
EN CHIFFRES <<

> Le parc automobile
européen



en 2007

■ Diesel	57 %
■ Essence	42 %
■ GPL* + GNV**	1 %



en 2015

■ Diesel	51 %
■ Essence	30 %
■ Hybride essence	7 %
■ Hybride Diesel	6 %
■ Electrique	4 %
■ GPL* + GNV**	1 %
■ E85	1 %

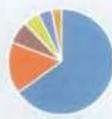
* Gaz de pétrole liquéfié
** Gaz naturel pour véhicule
Source : "L'Observatoire de l'Automobile"
de Cetelem

> Répartition des immats
VP par carburants
en France



en 2007

■ Diesel	74 %
■ Essence	26 %



en 2015

■ Diesel	65 %
■ Essence	16 %
■ Hybride Diesel	7 %
■ Hybride essence	6 %
■ Electrique	4 %
■ E85	3 %

Source : CCA, JATO, prévisions
Cetelem/BPE

Tous droits de reproduction réservés

SOMMAIRE

STATISTIQUES D'OCTOBRE 1

Données climatiques
Chiffres-clés
Ventes de GPL en France
Baromètre mensuel du GPL carburant
Installations neuves gaz propane
Statistiques de connexions au site
cfbp.fr

ACTUALITÉS TECHNIQUES ET REGLEMENTAIRES 4

Textes réglementaires du mois :
agrément d'organismes
Cahier des charges pour la fabrication
et l'exploitation des réservoirs petit
vrac
La situation du chauffage en Europe :
une étude d'Energies & avenir

EN BREF 6

Présence de Chevrolet au Mondial de
l'automobile
Formation test pour les installateurs
GPL
Jeu-concours sur le site
legaragedepatrick.com
Nouvelles publications du CFBP

DANS LA PRESSE 8



1 STATISTIQUES

DONNÉES CLIMATIQUES (1):

	OCT-2008	OCT-2007
Température moyenne	12°1	12°2
Nombre de jours ouvrés	23	23
Degrés-jours du mois	156,4	157,4
Coefficient de rigueur	1,184	1,191
Degrés-jours cumulés	1 268,7	1 107,7

(1) Source : CPDP - Comité professionnel du pétrole (Bulletin mensuel 2007)
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 octobre 2008

- > Ventes « vrac » octobre 2008 vs octobre 2007 : - 6,7 %
- > Ventes « condi » octobre 2008 vs octobre 2007 : - 7,7 %

- > Ventes « vrac » cumulées à octobre 2008 vs octobre 2007 : + 3,8 %
- > Ventes totales (vrac + condi) cumulées à oct 2008 vs oct 2007 : + 1,8 %

Comité Français du
Butane et du Propane

8, terrasse Bellini

92807 PUTEAUX CEDEX

contact@cfbp.fr

www.cfbp.fr

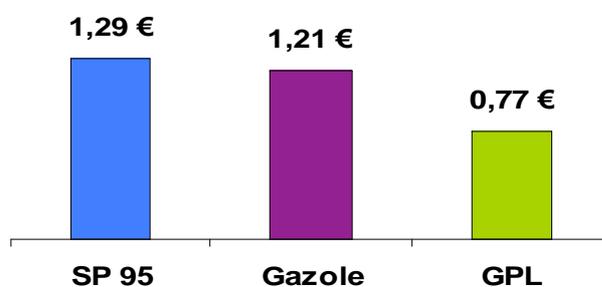
N° SIRET : 784 855 033 00063

VENTES DE GPL EN France (en tonnes) : adhérents du CFBP – mois d'octobre

	MOIS			CUMUL		
	oct-2008	oct-2007	Variation	oct-2008	oct-2007	Variation
BUTANE						
conditionné	28 830	31 323	- 8,0%	269 699	280 000	- 3,7%
vrac	11 930	13 759	- 13,3%	78 367	84 227	- 7,0%
s/total Butane	40 760	45 082	- 9,6%	348 066	364 227	- 4,4%
PROPANE						
conditionné	11 492	12 288	- 6,5%	120 425	121 236	- 0,7%
Condi/carburant	6 997	7 666	- 8,7%	64 405	65 021	- 0,9%
s/total	18 489	19 954	- 7,3%	184 830	186 257	- 0,8%
Vrac carburant	3 251	3 623	- 10,3%	31 120	31 567	- 1,4%
Vrac 0/6 T	57 668	61 225	- 5,8%	651 755	610 876	+ 6,7%
Vrac 6/12 T	11 978	12 621	- 5,1%	113 308	111 837	+ 1,3%
Vrac 12/80 T	26 343	29 193	- 9,8%	184 422	181 258	+ 1,7%
Vrac 0/80 T	95 989	103 039	- 6,8%	949 485	903 971	+ 5,0%
Vrac > 80 T	41 225	43 547	- 5,3%	252 638	249 171	+ 1,4%
Réseau canalisé	3 135	2 713	+ 15,6%	38 065	31 574	+ 20,6%
Sous-total vrac	143 600	152 922	- 6,1%	1 271 308	1 216 283	+ 4,5%
Sous-total	162 089	172 876	- 6,2%	1 456 138	1 402 540	+ 3,8%
GPLc / Stations	9 270	9 573	- 3,2%	94 600	98 973	- 4,4%
Total conditionné	47 319	51 277	- 7,7%	454 529	466 257	- 2,5%
Total vrac	155 530	166 681	- 6,7%	1 349 675	1 300 510	+ 3,8%
TOTAL	212 119	227 531	- 6,8%	1 898 804	1 865 740	+ 1,8%
Dont carburant	19 518	20 862	- 6,4%	190 125	195 561	- 2,8%

BAROMETRE MENSUEL DU GPL CARBURANT : octobre 2008

Le carburant le moins cher à la pompe : 0,77 euro le litre



Coûts comparés du prix du litre de carburant en euros
source : Minefi www.minefi.gouv.fr

INSTALLATIONS NEUVES GAZ PROPANE (source : Qualigaz) : mois d'octobre

Régions	MOIS			CUMUL		
	Oct-2008	Oct-2007	variation	Oct-2008	Oct-2007	variation
Alsace	10	22	- 55%	144	208	- 31%
Aquitaine	82	111	- 26%	661	760	- 13%
Auvergne	28	37	- 24%	273	367	- 26%
Basse-Normandie	23	49	- 53%	193	298	- 35%
Bourgogne	24	54	- 56%	178	256	- 30%
Bretagne	46	69	- 33%	332	464	- 28%
Centre	46	70	- 34%	410	503	- 18%
Champagne-Ardenne	16	30	- 47%	130	192	- 32%
Corse	9	23	- 61%	73	82	- 11%
Franche-Comté	31	59	- 47%	300	317	- 5%
Haute-Normandie	23	31	- 26%	213	248	- 14%
Ile-de-France	11	20	- 45%	108	109	- 1%
Languedoc-Roussillon	28	29	- 3%	287	347	- 17%
Limousin	19	43	- 56%	202	269	- 25%
Lorraine	31	21	+ 48%	202	183	+ 10%
Midi-Pyrénées	76	138	- 45%	613	837	- 27%
Nord-Pas-de-Calais	53	38	+ 39%	352	418	- 16%
Pays de la Loire	53	86	- 38%	401	516	- 22%
Picardie	41	49	- 16%	241	290	- 17%
Poitou-Charentes	47	63	- 25%	306	404	- 24%
Provence-Alpes Côte d'Azur	63	63	+ 0%	345	525	- 34%
Rhône-Alpes	84	144	- 42%	757	1 226	- 38%
TOTAL	844	1 249	- 32%	6 721	8 819	- 24%

STATISTIQUES DE CONNEXIONS AU SITE www.cfbp.fr



➡ Nombre de visites en octobre : 17 113

Les 10 premiers points d'entrée sur le site en octobre :

- 1- GPL : 3 477
- 2- Comment rouler au GPL : 2 401
- 3- Les gaz butane propane : 2 169
- 4- Questions/Réponses sur le GPL c : 1 208
- 5- Les installations butane propane : 915
- 6- Véhicules GPL neufs : 852
- 7- GPL carburant : 651
- 8- Pourquoi rouler au GPL : 651
- 9- Les applications domestiques : 638
- 10- Carte des stations-service : 638

2 ACTUALITES TECHNIQUES ET REGLEMENTAIRES

TEXTES REGLEMENTAIRES DU MOIS : agrément d'organismes

Quinze organismes ont été agréés pour effectuer le contrôle périodique de certaines catégories d'installations soumises à déclaration ; les arrêtés correspondants, datés du 20 octobre et du 5 novembre 2008, ont été publiés dans les Journaux Officiels du 1er, du 4 et du 21 novembre 2008.

Ces organismes sont notamment agréés pour le contrôle des installations relevant des rubriques n° 1412, 1414 et 1434(*) auxquelles sont rattachés les GPL.

■ **APAVE Alsacienne**
2 rue Thuers
BP 1347
68056 Mulhouse cedex
(1412-1414-1434)

■ **APAVE Parisienne**
13-17 rue Salneuve
75854 Paris Cedex 17
(1412-1414-1434)

■ **CETE APAVE Nord-Ouest**
51 avenue de l'Architecte-Cordonnier
BP 247
59019 Lille Cedex
(1412-1414-1434)

■ **CETE APAVE Sud Europe**
8 rue Jean-Jacques-Vernazza
ZAC Saumaty-Séon
BP 193
13322 Marseille Cedex 16
(1412-1414-1434)

■ **BUREAU VERITAS**
17 bis place des Reflets
La Défense 2
92400 Courbevoie
(1412-1414-1434)

■ **ECOPASS**
150 bis avenue Charles-de-Gaulle
92200 Neuilly-sur-Seine
(1412-1414-1434)

■ **GECOS**
Le Trident
2 avenue de l'Europe
31520 Ramonville-Saint-Agne
(1412-1414-1434)

■ **LEVET Bibal-Environnement sécurité + Le Hameau**
64130 Moncayolle
(1412-1434)

■ **NORISKO Equipements**
Parc d'activité Limoges Sud-Orange
19 rue Stuart-Mill
BP 308
87008 Limoges Cedex 1
(1412-1414-1434)

■ **SARL ICC**
ZI Eurespace Sud
25770 Serre-les-Sapins
(1434)

■ **SGM**
Bâtiment E1
ZA La Bastide Blanche
13127 Vitrolles
(1412-1414-1434)

■ **SGS ICS**
191 avenue Aristide-Briand
94237 Cachan Cedex
(1412-1414-1434)

■ **SOCOMAX**
ZA La Verdière 2
43 rue Jean-Chaptal
13880 Velaux
(1414-1434)

■ **SOCOTEC Industries**
ZI - rue Marcel Dassault
BP 259
59472 Seclin cedex
(1412-1414-1434)

■ **TOKHEIM Service France SAS**
9 avenue Galilée
92350 Le Plessis-Robinson
(1414-1434)

Textes de référence :

Arrêtés du 20 octobre 2008 portant agrément d'un organisme pour effectuer le contrôle périodique de certaines catégories d'installations classées soumises à déclaration.
Arrêtés du 5 novembre 2008 portant agrément d'un organisme pour effectuer le contrôle périodique de certaines catégories d'installations classées soumises à déclaration.

(2 arrêtés parus au JO du 1^{er} novembre 2008 - 9 arrêtés parus au JO du 4 novembre 2008 - 4 arrêtés parus au JO du 21 novembre 2008)

A noter que le MEEDDAT a transmis un projet de modification du décret du 13 avril 2006 relatif à la date limite de réalisation des audits de contrôle des installations rubrique 1412 proposant : « *par dérogation aux dispositions (...) le premier contrôle des installations mises en service avant le 30 juin 2008 est effectué avant le 30 juin 2009* ».

Le CFBP a proposé la date du 31-12-2010.

A ce jour nous n'avons pas de retour.

(*) Rubriques n°1412 : Stockage en réservoirs manufacturés de gaz inflammables liquéfiés, n°1414 : Installations de remplissage ou de distribution de gaz inflammables liquéfiés, n°1434 : Installations de remplissage de liquides inflammables (selon la Nomenclature des Installations classées pour la protection de l'environnement).

La nouvelle version du Cahier des Charges pour la fabrication et l'exploitation des réservoirs GPL "petit vrac" a été validée par la Commission Centrale des Appareils à Pression lors de la réunion de la SPG du 14 novembre 2008.

Les modifications portent sur les points suivants :

- L'usage de cette nouvelle version n'est plus réservé aux seuls adhérents du CFBP. Tout exploitant qui s'engage, auprès de l'administration, à l'appliquer peut bénéficier des aménagements réglementaires associés et, en particulier, du régime de requalification par échantillonnage.
- Le champ d'application du Cahier des Charges a été étendu aux réservoirs de 12 m³, qu'ils soient exploités en GPL carburant ou en propane ; dans ce contexte, les réservoirs 12 m³ aériens peuvent bénéficier du régime de requalification par échantillonnage ; les réservoirs 12 m³ enterrés sont soumis à une requalification individuelle qui peut être réalisée via un contrôle par émission acoustique avec dispense de vérification intérieure et extérieure.
- Le suivi de la requalification par échantillonnage a été transféré des DRIRE aux organismes habilités. Pour cette raison, les critères de décision pour la requalification d'un lot ou d'une fraction de lot et le recours aux investigations complémentaires ont été développés en détail.
- Enfin, le régime particulier de requalification des réservoirs de 40 ans a été intégré dans ce nouveau document.

La décision BSEI qui validera cette nouvelle version permettra d'abroger 7 décisions administratives précédentes.

LA SITUATION DU CHAUFFAGE EN EUROPE : UNE ETUDE D'ÉNERGIES & AVENIR

Energies & Avenir s'est penché sur la situation du chauffage en Europe et vient de publier un panorama de celle-ci. Ce panorama européen révèle que, malgré une volonté de rapprochement des politiques nationales, les parcs et marchés de systèmes de chauffage sont encore d'une grande diversité. En Europe, près de 80 % des quelque 200 millions de logements sont équipés d'un système de chauffage organisé. Celui-ci figure parmi les premiers postes d'économie d'énergie et de réduction des émissions de gaz à effet de serre en Europe.

- On constate qu'il existe un éventail de solutions adaptées à la diversité des territoires, grâce au développement des énergies renouvelables et des systèmes de chauffage offrant une performance accrue, basée notamment sur le système à eau chaude.
- De nouvelles technologies connaissent un essor rapide en Europe : le solaire, les pompes à chaleur, les chaudières à condensation ainsi que les chaudières à bois ou biomasse. Ces technologies performantes sont majoritairement véhiculées par le système de la boucle à eau chaude. Il est donc impératif de conserver un parc de logements compatible avec ces systèmes permettant des économies d'énergie et d'émissions de CO₂.
- En 2007, l'ensemble de ces solutions représentait 56% des ventes de générateurs de chauffage à eau chaude en Europe, contre seulement 33% en France. Pour augmenter la part des produits performants et des comportements vertueux, il est nécessaire de faire bénéficier les nouvelles technologies d'incitations financières et réglementaires importantes.
- La France connaît un développement très important du chauffage électrique direct. Cette spécificité s'illustre par un taux d'équipement en chauffage électrique quatre fois supérieur à la moyenne européenne. Ce taux atteint plus de 60% dans la construction neuve. Ce phénomène, unique en Europe, est justifié par l'hypothèse erronée selon laquelle l'électricité consommée pour le chauffage est faiblement émettrice de CO₂. Or, la production nucléaire ne suffit pas à faire face aux pointes de demandes d'électricité en hiver, assurées par des centrales électriques émettant de grandes quantités de CO₂.
- Dans le cadre de la mise en place du Grenelle de l'environnement, Energies & Avenir souhaite que la France ne s'engage pas dans une voie énergétique irréversible. Pour cela, l'association propose :
 - de développer l'utilisation des énergies renouvelables à travers l'implantation du chauffage à eau chaude dans les bâtiments neufs ou leur modernisation dans le parc existant ;
 - de porter la part des systèmes de chauffage à eau chaude à 50% de la construction neuve dans les trois prochaines années, pour éviter les pics de consommation électrique hivernale responsables de fortes augmentations d'émissions de CO₂ ;
 - de généraliser dans le parc de logements existants la maintenance et la modernisation des équipements pour réduire de 25 à 30% les émissions de CO₂, en améliorant les Diagnostics de Performance Énergétique ;
 - de mettre en place un Observatoire des émissions de CO₂ par énergie et par usage afin que les réductions des consommations d'énergie des bâtiments soient basées sur des valeurs objectives.

→ Lire le compte rendu complet de cette étude en page 9 et suivantes

3 EN BREF

PRESENCE DE CHEVROLET AU MONDIAL DE L'AUTOMOBILE 2008



Le constructeur automobiles CHEVROLET a présenté sur son stand au Mondial de l'Auto sa nouvelle petite citadine en version GPL.

L'Avéo a suscité un vif intérêt de la part du grand public mais aussi de la presse.

FORMATION TEST POUR LES INSTALLATEURS GPL

Dans le cadre du réseau LABEL PROFESSIONNEL GPL animé par le CFBP et regroupant 300 installateurs, une formation test a eu lieu les 13 et 14 novembre 2008 à Mayenne (53).

Pour cette formation test, le CFBP a réuni 12 installateurs GPL labellisés « Expert ». Le programme proposé a été validé par l'ensemble des participants.

Cette formation sera donc étendue à l'ensemble du réseau installateurs professionnels GPL et pourra démarrer début 2009.



Le sommaire du programme de formation est orienté sur :

- les caractéristiques physico-chimiques des GPL,
- les principales caractéristiques d'autres carburants automobiles (essence - gasoil - éthanol),
- les principales caractéristiques de certains autres gaz (azote - oxygène - GNV - hydrogène),
- l'incidence de la réglementation ATEX avant toute intervention,
- les réservoirs GPL automobiles : réglementation, intervention, maintenance et phase de contrôle.

JEU-CONCOURS SUR LE SITE legaragedepatrick.com

■ A l'issue du jeu-concours lancé en avril sur le site legaragedepatrick.com, Joël Pedessac a remis la Renault Mégane Berline GPL 1.6 l. neuve à sa nouvelle propriétaire. La gagnante, Marie Depaule, consultante en communication, a été tirée au sort parmi plus de 80 000 internautes qui avaient correctement répondu aux questions de Patrick sur le GPL carburant.

■ Depuis le 16 septembre et jusqu'au 25 novembre, un nouveau jeu concours sur le site legaragedepatrick.com permet, grâce à un partenariat entre le CFBP et Chevrolet, de jouer pour participer au tirage au sort et gagner la nouvelle Aveo GPLi.

NOUVELLES PUBLICATIONS DU CFBP



Le « Guide d'application technique : Installations classées pour la protection de l'environnement – Installations de stockage de gaz inflammables liquéfiés inférieures à 50 tonnes – Rubrique n°1412 » est paru.

*Il est disponible au CFBP (diffusion au prix de 50 euros HT)
contact@cfbp.fr*

D'autres « guides d'application technique » explicitant la réglementation sont en projet pour 2009.

Prochainement...

*Le « Guide réglementaire des GPL » sera disponible prochainement.
Il viendra remplacer l'ancien « Recueil de réglementation – Stockage et mise en œuvre des GPL ».*



5 DANS LA PRESSE

> **Le chauffage en Europe**, BIP, 12-11-2008



LE CHAUFFAGE EN EUROPE

Source : *Energies & Avenir* - Octobre 2008

Nous reprenons ci-après une note de synthèse de l'Association des professionnels pour le chauffage durable *Energies & Avenir* concernant le chauffage en Europe. (cf. *BIP* du 7.11)

LE CHAUFFAGE EN EUROPE : UN MARCHÉ COMPLEXE ET MULTIFORME

Huit logements européens sur dix sont équipés d'un système de chauffage organisé

Selon les dernières enquêtes disponibles ⁽¹⁾, près de 80 % des quelque 200 millions de logements européens sont équipés d'un système de chauffage organisé, c'est-à-dire un système permettant de chauffer plusieurs pièces et fonctionnant sur une même source d'énergie.

Il reste ainsi environ 2 logements sur 10 en Europe, soit plus de 40 millions, qui sont soit équipés de sources de chauffage non organisées (cheminées, poêles, radiateurs électriques ou au gaz mobiles...), soit dépourvus de tout moyen de chauffage. L'absence d'équipement est essentiellement liée au climat ou au revenu par habitant des pays concernés.

La part des systèmes organisés de chauffage en Europe est passée de 67 % à 80 % des logements en une quinzaine d'années (1990-2005). Le nombre de logements non équipés baisse d'un million environ par an depuis 1990. Il est passé d'un tiers à environ 20 % durant la période. Plus de la moitié de ces logements non équipés se situent en Espagne, Italie et Portugal, pays qui cumulent un climat moins exigeant en termes de chauffage et un parc de résidences secondaires important, traditionnellement moins bien équipé.

Un marché multiforme soutenu par la modernisation des systèmes et la construction neuve

Le marché européen du chauffage est particulièrement complexe à appréhender. Certains cabinets d'étude le considèrent comme l'un des marchés les plus difficiles à analyser. De très nombreuses variables entrent en compte au plan national, voire régional : le climat, l'histoire et la culture, la configuration du parc immobilier (par exemple le poids respectif du logement collectif et du logement individuel), les sources d'énergie disponibles, l'offre de produits, la sensibilité aux questions environnementales, les incitations réglementaires ou fiscales, etc.

Il est toutefois possible d'identifier quatre composantes de la demande : la construction neuve, l'équipement de logements existants (non équipés d'un système organisé), la modernisation (qui représente en moyenne 60 % des ventes de chaudières, par exemple) et le développement du secteur non résidentiel (tertiaire de bureaux, etc.).

Pour ce qui est du parc résidentiel, on peut aujourd'hui considérer que la première installation d'un système de chauffage organisé, dans les logements existants, va décliner, compte tenu de la saturation progressive du marché européen. En revanche, il reste deux sources d'évolution que sont l'équipement des logements neufs et la modernisation du parc existant. Pour cette dernière, il est couramment admis par les observateurs que le remplacement d'un système de chauffage s'opère lorsque le système en place devient vétuste ; il est donc plus souvent subi qu'anticipé.

Le chauffage à eau chaude comme système de référence

On constate une autre tendance lourde en Europe : le développement du chauffage individuel à eau chaude. Celui-ci, qui représentait déjà plus de la moitié des systèmes de chauffage organisés européens en 1990, a atteint près de 60 % au milieu des années 2000.

Cette domination tient notamment à la popularité de la chaudière murale dans de nombreux pays liée à son prix d'achat peu élevé, au faible encombrement qu'il engendre et, dans le collectif, à la possibilité d'individualiser les consommations... Dans certains cas (comme en Espagne ou en Italie) cette croissance a été nourrie par le développement des réseaux de gaz naturel au cours des quinze dernières années. Dans plusieurs pays, plus de la moitié des logements sont équipés de chauffage individuel à eau chaude. Ce taux atteint presque 9 logements sur 10 au Royaume-Uni et en Irlande, 3 logements sur 4 aux Pays-Bas et plus de la moitié en Belgique et en Italie.

Pénétration des systèmes de chauffage individuels dotés de la boucle à eau chaude par rapport au parc de logement global



Source : "The Boiler Heating System Markets in The European Union", novembre 2006 - BRG Consult.

Dans les pays qui ont connu un développement récent de leur équipement, le chauffage individuel à eau chaude représente un système de référence, comme en Espagne, avec plus des deux tiers du parc de logements équipés d'un chauffage centralisé.

Stagnation de la part relative du chauffage collectif et stabilité du chauffage urbain

La part relative des solutions de chauffage collectif tend à reculer en Europe. Elles sont passées en dessous de 20 % des logements ces dernières années. L'Allemagne représente à elle seule 40 % des appartements européens équipés d'un chauffage collectif.

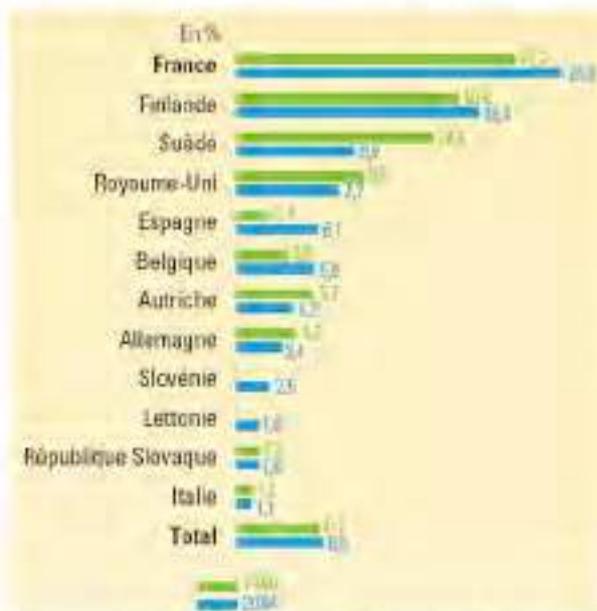
Le chauffage urbain représente globalement et depuis plusieurs années 10 % des logements européens, mais ce chiffre recoupe des réalités très différentes selon les pays ou les régions d'Europe. Dans les Etats de l'ex-bloc communiste, les systèmes de chauffages urbains ont été préférés dans le passé et se caractérisent par leur vétusté et leurs performances médiocres, faute de modernisation. Toujours en place, ils concernent encore en moyenne 35 % du parc de logements dans cette région de l'Europe. Quelques pays d'Europe occidentale disposent également traditionnellement de réseaux de chaleur, mais à un niveau moindre comme en Allemagne (9 % des logements dans sa région occidentale), aux Pays-Bas (4 % des logements) et en France (6 %).

Par contre de nouveaux réseaux de chaleur s'appuyant sur des technologies innovantes, notamment les énergies renouvelables, se sont particulièrement développés au Danemark où ils représentent environ 60 % des logements, ainsi qu'en Suède, en Finlande et en Autriche.

L'exception électrique française

En 2004, dans l'Union européenne, les systèmes de chauffage centralisés hors boucle à eau chaude (convecteurs, radiateurs électriques et planchers ou surfaces chauffantes électriques, climatisations réversibles et radiateurs à gaz) représentaient à peine plus de 6 % du total des logements équipés de systèmes organisés. Ces chauffages sont presque tous électriques et concentrés dans un tout petit nombre de pays, la France arrivant largement en tête avec 25 % de son parc de logements chauffé à l'électricité, soit quatre fois plus que la moyenne européenne.

Pénétration des systèmes de chauffage hors boucle à eau chaude par rapport au parc de logement global (systèmes tout électrique essentiellement)



Source: "The Boiler Heating-System Markets in The European Union", novembre 2006 - BRG Conseil.

Après une baisse de régime d'une dizaine d'années, le rythme d'installation de chauffages électriques en France a repris depuis la fin des années 90 et atteint désormais environ 70 % des logements neufs. La France est ainsi le seul des grands pays européens dont le parc de logement voit la part du chauffage électrique direct s'accroître. Une tendance qui n'est pas sans conséquence sur le plan énergétique et environnemental comme on le verra plus loin.

DES SOLUTIONS DE CHAUFFAGE MULTIPLES ET EN PLEINE ÉVOLUTION

Le chauffage à eau chaude, une tradition européenne pérenne

Avec plus de 5,5 millions d'unités livrées en 2007 dans l'Ouest de l'Europe contre 5,8 millions en 2005 (source EHI), le marché des chaudières est le plus important marché des équipements de chauffage en Europe.

Dans le domaine des chaudières individuelles, les chaudières murales gaz sont souvent prédominantes, notamment au Royaume-Uni, en Italie et au Pays-Bas, et cette tendance s'accroît dans l'ensemble des pays européens. La part des chaudières classiques, murales ou au sol, équipées de brûleurs atmosphériques ou à air soufflé, largement majoritaire au début de la décennie, décroît à mesure du développement de la condensation, qu'il s'agisse des chaudières individuelles ou collectives. Cette part atteignait 64 % en 2005 et 47 % en 2007 (source EHI).

Les réseaux de chaleur se sont bien développés dans des pays comme le Danemark ou l'Allemagne (notamment en fonctionnement géothermique). Ils permettent de bénéficier du très bon rendement sur énergie primaire des installations de cogénération de grande puissance, ainsi que de la géothermie grande profondeur (1 500 m - 2 000 m et plus) où l'on trouve, dans certaines régions, des nappes d'eau chaude directement exploitables. La croissance de ces réseaux devrait se poursuivre dans ces régions où elle correspond à une orientation de politique énergétique (en Allemagne notamment) et au développement des technologies de cogénération collective, des énergies renouvelables dans le mix énergétique des réseaux. La possibilité de distribuer du froid *via* des réseaux peut également rendre cette technologie attractive pour le Sud de l'Europe. La construction de logements sociaux, auxquels les réseaux de chaleur sont souvent associés est un autre moteur de développement en Europe, d'autant que cette technologie a fait des progrès considérables en terme de performance et d'émissions de CO₂.

Pour ce qui est des chaudières à combustibles solides, les chaudières traditionnelles à charbon appartiennent au passé. Le parc de chaudières fonctionnant au charbon installé en Europe a chuté de 40 % en 15 ans face à la volonté des États de remplacer ce type de chauffage très polluant, principalement par du gaz naturel. En ce qui concerne les chaudières bois ou biomasse, elles connaissent un nouvel essor dans un certain nombre de pays, notamment nordiques ou germaniques ainsi qu'en France.

Les autres systèmes de chauffage restent minoritaires, sauf en France

Les solutions de chauffage à air chaud sont essentiellement électriques et marginales en Europe où elles représentent moins de 1 % des équipements de chauffage. Les solutions électriques sont concentrées dans un petit nombre de pays, la France étant de loin le leader du chauffage électrique.

Le degré d'implantation du chauffage électrique est directement lié à la politique ou aux ressources énergétiques des États (développement du nucléaire et /ou tarification régulée), comme en France et au Royaume-Uni... Les pays qui ont - ou ont eu - une tradition nucléaire et hydraulique ont également un parc significatif de systèmes de chauffage électrique (pays scandinaves, Allemagne).

La climatisation est peu présente en Europe comparativement aux autres pays de l'OCDE (100 % au Japon et 80 % aux USA). Elle a longtemps été considérée comme une option "luxueuse" et bien

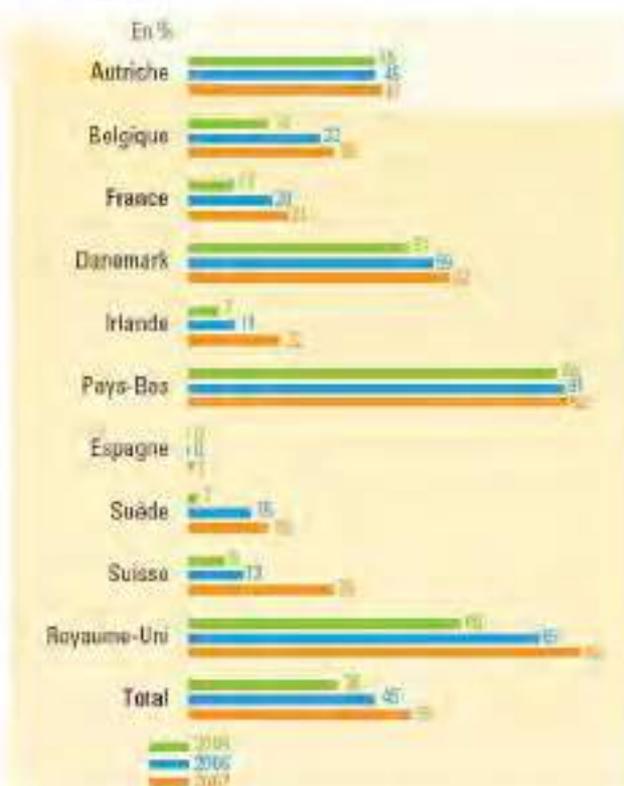
que les changements climatiques annoncés stimulent la demande (cf. caricature de 2003), elle souffre encore d'une mauvaise image en termes de coût et d'environnement. La climatisation connaît un nouvel essor, notamment en France, en Italie et en Espagne, depuis 2000, par l'intermédiaire des pompes à chaleur réversibles (air-air) qui disposent d'une fonction rafraîchissante et à l'addition d'une fonction chauffage sur bon nombre de modèles de climatisation. Les inconvénients de cette solution sont l'impossibilité de produire de l'eau chaude sanitaire et la consommation d'électricité induite annuellement.

Des technologies performantes en voie d'intégration...

Les chaudières à condensation, les pompes à chaleur et les chaudières à bois ou à biomasse sont déjà des technologies éprouvées capables d'assurer la transition du parc installé vers des solutions plus économes en énergie ou en émission de gaz à effet de serre.

La technologie de la condensation est déjà largement développée. Dans certains pays elle représente une part majoritaire des ventes de chaudières. Dans les dix principaux pays d'Europe de l'Ouest⁽²⁾, la condensation est déjà majoritaire en 2007 (54 % des chaudières livrées) mais avec de fortes disparités (de 1 % des matériels vendus en Espagne à 95 % de ceux commercialisés au Royaume-Uni où la condensation est devenue obligatoire en 2005). La France se situe à un taux deux fois inférieur à cette moyenne Ouest-européenne.

Marché total - 10 pays d'Europe de l'Ouest : part de la condensation dans les livraisons totales de chaudières et fioul



Source : GFCC et EHI - Association of the European Heating Industry

Les pompes à chaleur (PAC air-air, air-eau, eau-eau) connaissent un essor récent, à l'exception de la Suède, pionnière de la pompe à chaleur dans les années 1980. Ce pays représentait encore en 2007 presque à lui seul la moitié des ventes de PAC dans les dix principaux pays européens (source EHI). Le développement est également soutenu en France et en Allemagne depuis quelques années, la France se classant, en 2006-2007, au deuxième rang européen en terme d'unités vendues pour les PAC air-eau et eau-eau. Le coût élevé de l'installation rend toutefois ce type de matériel très sensible aux incitations fiscales sans lesquelles sa pénétration se ralentirait considérablement.

Le chauffage au bois ou à biomasse a été soutenu en France ou dans les pays germaniques et nordiques où il rencontre un accueil favorable. Les prévisions font toutefois état de parts de marché directement liées à la disponibilité en combustibles, bûches et granulés, et à l'organisation des réseaux de production et de distribution de ces combustibles. Ces systèmes, fondés sur une énergie renouvelable faiblement émettrice d'émissions de CO₂ par convention voient la poursuite de leur développement également liée à la mise sur le marché de matériels garantissant de très faibles émissions polluantes.

Le solaire thermique est une technologie essentiellement utilisée pour produire de l'eau chaude sanitaire (plus de 80 % des matériels installés, selon une étude conduite dans douze pays européens). Lorsqu'elle est utilisée pour le chauffage du logement, c'est le plus souvent en complément d'une chaudière conventionnelle, car rares sont les régions où les conditions d'ensoleillement sont suffisantes pour que le solaire thermique puisse couvrir la totalité des besoins en énergie de chauffage. Il permet cependant de faire baisser les émissions de CO₂ des systèmes traditionnels auxquels il est associé. Cette technologie basée sur les énergies renouvelables reste encore inégalement développée en Europe. Elle est implantée de manière très disparate et pas uniquement pour des raisons climatiques : par exemple, en 2004, 40 % du parc de capteurs européens se trouvaient en Allemagne où le gouvernement a fortement encouragé le développement de cette technologie. C'est à Chypre, en Grèce et en Autriche que sont produits le plus grand nombre de kilowatt/heure solaires thermiques par habitant. Récemment, les installations ont été très dynamiques en Espagne et en Italie : suite à de nouvelles réglementations le nombre de mètres carrés de capteurs vendus en Italie a ainsi augmenté de près de 85 % en 2007. Pour le futur, il est certain que cette technologie, dont les performances ne cessent de s'améliorer et dont les produits sont plus abordables, devrait poursuivre son développement.

Et des technologies prometteuses...

La micro cogénération permet de produire à la fois de la chaleur et de l'électricité. Aujourd'hui en développement, cette solution induit des bénéfices environnementaux et des économies pour le particulier : son intérêt réside dans la production décentralisée d'électricité et la réduction d'émission de gaz à effet de serre, notamment grâce à la décentralisation de la production d'électricité au plus près du consommateur et à ses très bonnes performances énergétiques (fort rendement). Cette technologie est aujourd'hui au stade de ses premiers pas commerciaux.

Encore au stade expérimental, la pile à combustible est un générateur qui produit de l'électricité à partir d'hydrogène ou de gaz. C'est une autre voie pour la production combinée de chaleur et d'électricité à l'horizon de la prochaine décennie. Le fonctionnement d'une telle pile, lorsqu'elle est alimentée à partir d'hydrogène, est particulièrement favorable à son environnement local, puisqu'il ne produit que de l'eau.

(1) Sauf indication contraire, les données chiffrées indiquées dans ce chapitre sont issues de l'étude "The Boiler Heating System Markets in The European Union" - BRG Consult - 2006.

(2) Sources : GFCC et EHI - Association of the European Heating Industry - Données concernant l'Autriche, la Belgique, le Danemark, la France, l'Allemagne, l'Italie, les Pays-Bas, l'Espagne, la Suède, la République Tchèque et le Royaume-Uni.

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

Novembre 2008

N° 57

SOMMAIRE



STATISTIQUES DE NOVEMBRE 1

Données climatiques
Chiffres-clés
Ventes de GPL en France
Baromètre mensuel du GPL carburant
Installations neuves gaz propane
Statistiques de connexions au site
cfbp.fr

EN BREF 4

Adhésion au GESIP
Pré-enregistrement REACH
« Etude choc »

DANS LA PRESSE 5

1 STATISTIQUES

DONNÉES CLIMATIQUES (1):

	NOV-2008	NOV-2007
Température moyenne	8°2	7°2
Nombre de jours ouverts	19	21
Degrés-jours du mois	266,5	297,4
Coefficient de rigueur	0,959	1,070
Degrés-jours cumulés	1 535,3	1 405,1

(1) Source : CPDP – Comité professionnel du pétrole (Bulletin mensuel)

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 novembre 2008

- Ventes « vrac » novembre 2008 vs novembre 2007 : - 13,8 %
- Ventes « condi » novembre 2008 vs novembre 2007 : - 15,4 %
- Ventes « vrac » cumulées à novembre 2008 vs novembre 2007 : + 1,3 %
- Ventes totales (vrac + condi) cumulées à nov 2008 vs nov 2007 : - 0,3 %

Comité Français du
Butane et du Propane

8, terrasse Bellini

92807 PUTEAUX CEDEX

contact@cfbp.fr

www.cfbp.fr

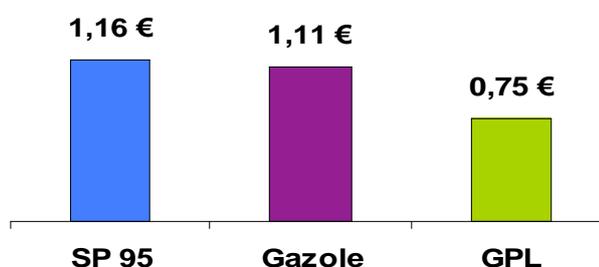
N° SIRET : 784 855 033 00063

VENTES DE GPL EN France (en tonnes) : adhérents du CFBP – mois de novembre

	MOIS			CUMUL		
	nov-2008	nov-2007	Variation	nov-2008	nov-2007	Variation
BUTANE						
conditionné	26 222	30 430	- 13,8%	295 921	310 430	- 4,7%
vrac	11 658	13 074	- 10,8%	90 025	97 301	- 7,5%
s/total Butane	37 880	43 504	- 12,9%	385 946	407 731	- 5,3%
PROPANE						
conditionné	10 576	12 852	- 17,7%	131 001	134 088	- 2,3%
Condi/carburant	5 469	6 665	- 17,9%	69 874	71 686	- 2,5%
s/total	16 045	19 517	- 17,8%	200 875	205 774	- 2,4%
Vrac carburant	2 526	3 267	- 22,7%	33 646	34 834	- 3,4%
Vrac 0/6 T	68 918	89 525	- 23,0%	720 673	700 401	+ 2,9%
Vrac 6/12 T	14 289	17 841	- 19,9%	127 597	129 678	- 1,6%
Vrac 12/80 T	31 396	34 428	- 8,8%	215 818	215 686	+ 0,1%
Vrac 0/80 T	114 603	141 793	- 19,2%	1 064 088	1 045 764	+ 1,8%
Vrac > 80 T	50 535	49 337	+ 2,4%	303 173	298 507	+ 1,6%
Réseau canalisé	4 076	5 301	- 23,1%	42 141	36 875	+ 14,3%
Sous-total vrac	171 740	199 697	- 14,0%	1 443 048	1 415 980	+ 1,9%
Sous-total	187 785	219 214	- 14,3%	1 643 923	1 621 754	+ 1,4%
GPLc / Stations	7 471	9 442	- 20,9%	102 071	108 415	- 5,9%
Total conditionné	42 267	49 947	- 15,4%	496 796	516 204	- 3,8%
Total vrac	183 398	212 771	- 13,8%	1 533 073	1 513 281	+ 1,3%
TOTAL	233 136	272 160	- 14,3%	2 131 940	2 137 900	- 0,3%
Dont carburant	15 466	19 374	- 20,2%	205 591	214 935	- 4,3%

BAROMETRE MENSUEL DU GPL CARBURANT : novembre 2008

Le carburant le moins cher à la pompe : 0,75 euro le litre



Coûts comparés du prix du litre de carburant en euros
source : Minefi www.minefi.gouv.fr

INSTALLATIONS NEUVES GAZ PROPANE (source : Qualigaz) : mois de novembre

Régions	MOIS			CUMUL		
	Nov-2008	Nov-2007	variation	Nov-2008	Nov-2007	variation
Alsace	22	21	+ 5%	166	229	- 28%
Aquitaine	67	113	- 41%	728	873	- 17%
Auvergne	22	40	- 45%	295	407	- 28%
Basse-Normandie	16	43	- 63%	209	341	- 39%
Bourgogne	20	25	- 20%	198	281	- 30%
Bretagne	63	76	- 17%	395	540	- 27%
Centre	40	100	- 60%	450	603	- 25%
Champagne-Ardenne	18	24	- 25%	148	216	- 31%
Corse	20	6	+ 233%	93	88	+ 6%
Franche-Comté	43	34	+ 26%	343	351	- 2%
Haute-Normandie	39	46	- 15%	252	294	- 14%
Ile-de-France	10	11	- 9%	118	120	- 2%
Languedoc-Roussillon	20	59	- 66%	307	406	- 24%
Limousin	28	36	- 22%	230	305	- 25%
Lorraine	24	33	- 27%	226	216	+ 5%
Midi-Pyrénées	56	112	- 50%	669	949	- 30%
Nord-Pas-de-Calais	32	57	- 44%	384	475	- 19%
Pays de la Loire	51	63	- 19%	452	579	- 22%
Picardie	18	54	- 67%	259	344	- 25%
Poitou-Charentes	43	44	- 2%	349	448	- 22%
Provence-Alpes Côte d'Azur	35	61	- 43%	380	586	- 35%
Rhône-Alpes	88	131	- 33%	845	1357	- 38%
TOTAL	775	1 189	- 35%	7 496	10 008	- 25%

STATISTIQUES DE CONNEXIONS AU SITE www.cfbp.fr

➡ **Nombre de visites en novembre : 16 928**

Les 10 premiers points d'entrée sur le site en novembre :

- 1- GPL : 3 197
- 2- Les gaz butane propane : 2 675
- 3- Comment rouler au GPL : 1 901
- 4- Les installations butane propane : 1 085
- 5- Questions/Réponses sur le GPL c : 1 009
- 6- Autres applications : 845
- 7- Les applications domestiques : 812
- 8- Véhicules GPL neufs : 627
- 9- Pourquoi rouler au GPL : 601
- 10- GPL carburant : 597



ADHESION DU CFBP AU GESIP

Le CFBP vient d'adhérer au GESIP, Groupe d'Etudes de Sécurité des Industries Pétrolières et Chimiques.

Le GESIP est une association type loi 1901 dont le but est l'amélioration continue de la sécurité sur les sites industriels, par l'échange de retours d'expériences et des meilleures pratiques en matière de sécurité.

Il est devenu au fil des années une référence, un interlocuteur privilégié pour les administrations et un appui technique considérable pour les organismes professionnels présents dans l'association.

Le GESIP comprend deux domaines complémentaires :

■ Le Service Technique :

Il rassemble les compétences techniques des experts et édite des guides d'application ; il met en place des essais ayant trait aux moyens de prévention ou de protection contre l'incendie ; il réalise des audits.

Le Service Technique est ponctué par les réunions trimestrielles, la réunion plénière, la remise des trophées sécurité du GESIP.

■ Le Service Formation :

Il dispense les connaissances à avoir dans les différents aspects la gestion de la sécurité : la gestion de crise, la lutte contre l'incendie, la prévention des risques.

En savoir plus : <http://www.gesip.com>

REACH : pré-enregistrement des produits

Dans le cadre du règlement REACH, tous les adhérents du CFBP ont effectué le pré-enregistrement des GPL. Ce pré-enregistrement est fait à titre conservatoire.

Il permet de continuer à importer et à mettre les produits sur le marché.

« Etude Silos »

Le CFBP a engagé une « étude silos », réflexion sur l'utilisation des GPL dans le séchage et le stockage des céréales : une rencontre a eu lieu entre le CFBP et COOP DE FRANCE – Métiers des grains, syndicat professionnel qui regroupe les coopératives agricoles.



3 DANS LA PRESSE

> **Le GPL veut se refaire une santé**, L'Argus, 20-11-2008

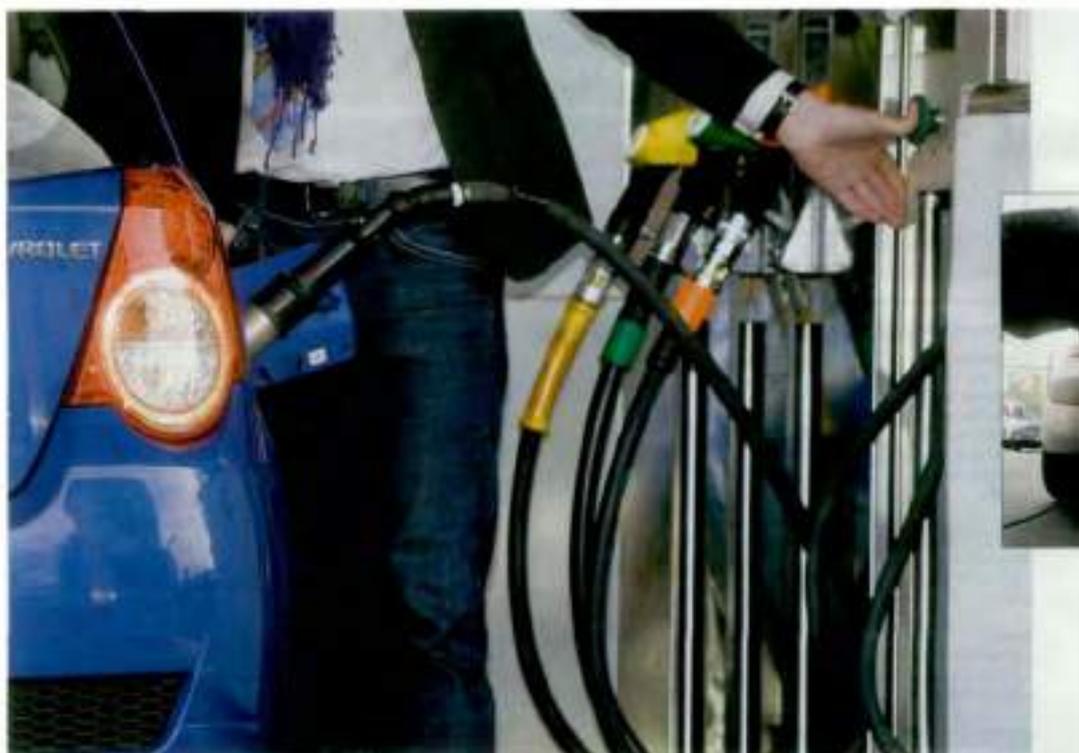
> **Les terrasses chauffées remises en question**, Ouest France, 22-11-2008



LE GPL VEUT SE REFAIRE UNE SANTÉ

APRÈS UNE POUSSÉE FIÈVREUSE À LA FIN DES ANNÉES 90, LE GAZ DE PÉTROLE LIQUÉFIÉ (GPL) EST REDEVENU CONFIDENTIEL EN FRANCE. LA FILIÈRE TENTE DE

RAVIVER LA FLAMME DE CE GAZ, NOTAMMENT GRÂCE AU RETOUR DES PRODUITS CHEVROLET SUR LE MARCHÉ DE LA VOITURE NEUVE.



On se demanderait presque comment on a pu passer à côté durant tant d'années: «L'économie est certaine, et par rapport à l'essence et par rapport au diesel», +12 à 14 % de CO₂ en moins par rapport à ses véhicules à essence», soulignent les différents représentants de la filière GPL, réunis pour une conférence. Bref, lorsqu'il s'agit de relancer toute une filière, le Comité Français du Butane et du Propane (CFBP) n'y va pas par

quatre chemins. D'autant que Chevrolet faisait partie de la présentation, tout prêt à présenter ses nouvelles – mais déjà vues – voitures qui fonctionnent en bicarburant essence/GPL.

Pour la petite histoire, le GPL avait subi un coup d'arrêt brutal en France à la suite de deux accidents qui avaient fortement marqué les esprits: deux voitures avaient explosé, l'une en 2000 à Vénissieux, l'autre à Mitry-Mory en 2002.

Depuis lors, des soupapes de sécurité ont été installées sur les réservoirs, et aucun nouvel inci-

dent n'est survenu. Le GPL consommé en France est issu à 60 % du gaz naturel. Les 40 % restants sont récupérés à l'extraction du pétrole.

Diverses associations de protection de la nature ne manquent pas de pointer du doigt ce carburant d'origine fossile, mais il convient de bien d'apprécier son bilan écologique qui est globalement moins mauvais que celui du gazole ou du sans-plomb.

Arnaud Murati
Photos Cédric Lecocq

L'argus LES A TESTÉS POUR VOUS

L'argus s'est livré à des essais afin de vérifier l'impact écologique du GPL. Nous avons choisi deux véhicules: une Renault Mégane GPL et une Chevrolet Matiz. Toutes deux quasi-neuves, elles ont été menées

vers un centre de contrôle technique, qui s'est livré à une analyse de gaz. Bilan général: mieux que l'essence! Concernant la Mégane, au ralenti, les teneurs en CO sont quasiment inexistantes, que ce soit en mode essence ou GPL. Les teneurs en

hexane (voir lexique) sont identiques, à savoir 2 ppm. En revanche, la teneur en CO₂ est moindre pour le GPL, de 1,4% par rapport à l'essence. Au ralenti accéléré même constat, si ce n'est que l'hexane est supérieur en mode GPL. Si les teneurs

en CO sont trop réduites pour être mesurées par l'appareil en mode essence, il n'en va pas de même en version GPL. La petite Chevrolet se révèle un tantinet généreuse en monoxyde de carbone, encore plus au ralenti qu'au ralenti accéléré. Idem pour l'hexane, plus présent au ralenti en mode gaz. En revanche, les teneurs en CO₂ sont à l'avantage du GPL, dans des proportions identiques à celles observées sur la Mégane. Que penser alors? Plus écolo, pourquoi pas... question de point de vue (lire encadré détaillé). Plus économique certes... surtout à l'achat (2000€ de bonus) et à la pompe (0,7 €/l). Mais il ne faut pas négliger un détail: le pouvoir énergétique du gaz étant moindre, le véhicule consomme plus lorsqu'il fonctionne au gaz: une hausse comprise entre 15 et 30%!



RENAULT MEGANE

1. **EN MARCHÉ** Marche sans le bruit d'échappement, elle fait le dialogue entre les différents gaz.
2. **TECNET** La machine traduit fidèlement ce que le sonde a vu.
3. **VÉRIFICATION** Interrogation de l'ECU pour être certain que l'électronique se lit bien avec défaut.



CHEVROLET MATIZ

1. **EN MARCHÉ** Toutes les caractéristiques du véhicule sont enregistrées.
2. **ÉCHAPPEMENT** Le test se termine par la vérification du bon état de toute la ligne.
3. **VÉRIFIÉ** Le test s'avère concluant, la Matiz ne souffre pas anormalement.

GPL ET ÉMISSIONS

Il existe peu de documentation récente et disponible en France concernant le GPL. Toutefois, quelques enquêtes approfondies, datant de 2004, permettent de se renseigner. Ainsi le travail de Laurent Gagnepain de l'Ademe (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie), intitulé « *Évaluation de véhicules légers fonctionnant au GPL et comparatif avec leurs versions essence et diesel* », est tout à fait explicite. Extraits...

CO. Sur tous les cycles (ville, route et autoroute, N.D.L.R.), les émissions de CO sont nettement supérieures en GPL par rapport au diesel et à l'essence.

Contacté par L'argus, Laurent Gagnepain explique pourquoi les véhicules GPL se révèlent plus généreux en CO que leurs homologues à essence : « Tout d'abord, les moteurs GPL n'émettent pas systématiquement plus de CO. Cela dépend des moteurs. Voici ce qui se produit : au lever de pied de l'accélérateur, il n'y a pas de coupure d'injection comme sur les diesels ou les moteurs à essence. Tout le gaz situé au-dessus du vapo-détendeur est quand même envoyé dans la chambre de combustion. Du coup, le mélange est un peu riche, et provoque des imbrûlés et du CO » explique-t-il. En outre,

dans la conclusion de ses travaux de 2004, le chercheur avait déjà soulevé un problème apparemment toujours d'actualité : « (...) Ces bons résultats devront être confirmés par des essais en vieillissement (problème de tenue du catalyseur notamment). Les tests précédents de l'Ademe avaient montré pour certains véhicules une dégradation des résultats dès 30 000 km. »

NOx. Sur tous les cycles, les émissions des versions GPL sont inférieures à celles des véhicules

diesels (entre - 92 et - 98%) ou à essence (entre - 44 et - 81%). En 2008 Laurent Gagnepain conclut, à l'inverse, que « les émissions de NOx des véhicules GPL se situent au-dessus de celles des véhicules essences. »

CO₂. Sur les cycles urbains, les émissions des moteurs GPL sont sensiblement supérieures à celles des diesels (entre + 14 et + 11%) (...) Sur tous les cycles, les émissions de CO₂ des motorisations GPL sont nettement inférieures à celles à essences (- 10 à - 15%).

PARTICULES. Sur tous les cycles, les émissions de particules des véhicules fonctionnant au GPL sont inférieures à celles des motorisations diesels (entre - 91 et - 98%), mais équivalentes à celles à essence, avec de très faibles quantités mesurées, dont les différences ne sont pas significatives.

GAZ TOXIQUES. « Les véhicules fonctionnant au GPL rejettent beaucoup moins de polluants reconnus pour leur toxicité tels que le benzène, etc. »

LEXIQUE

- CO : Monoxyde de carbone
- CO₂ : Dioxyde de carbone
- NOx : Oxyde d'azote
- Hexane : c'est le plus nocif des hydrocarbures saturés en carbone (fiche toxicologique INRS 2008)
- Drire : Direction régionale de l'industrie de la recherche et de l'environnement
- Vapo-détendeur : élément mécanique qui fait passer le GPL de l'état liquide à l'état gazeux.



« Les tests précédents de l'Ademe avaient montré pour certains véhicules une dégradation des résultats dès 30 000 kilomètres »

Une revanche à prendre

De janvier à septembre 2008 inclus, 1034 véhicules neufs à bicarburant ont été vendus en France, essentiellement des Renault Clio. Si les chiffres de ventes de véhicules neufs ne paraissent pas mirifiques, il est à noter qu'en septembre 168 voitures au GPL ont été immatriculées, ce qui constitue aujourd'hui le mois le plus fort de l'année. Et Chevrolet, qui vient de réintégrer des modèles GPL à son catalogue, est enchanté de la récente tournure des événements : « Le carnet de commandes est plus que plein. Nous

envisageons de vendre 1 200 voitures d'ici à la fin de l'année, souligne-t-on chez Chevrolet. Avec l'Aveo, nous serons en théorie bien au-delà des objectifs. »

En matière de seconde monte, l'optimisme est un peu moins partagé : « Certains installateurs fonctionnent bien mais, sur un plan national, on ne peut pas estimer que le secteur soit en forte progression », estime, pour sa part, Guy Lazard, du Groupement national des entreprises spécialisées de l'automobile.

« Le marché de l'installation se porte mieux... »

JOËL PEDESSAC
Directeur général du CFBP*

L'argus Les immatriculations neuves de véhicules au GPL ne sont pas au mieux. Pourquoi assurez-vous que le GPL repart à la hausse?

Joël Pedessac. Il y a sans doute eu un effet accélérateur lorsque le gazole était aux alentours de 1,30 € le litre. Mais ce n'est vraiment pas la première montée qui a dopé le marché, c'est le marché de l'installation qui se porte mieux que l'an dernier. À fin août, nous étions à +27%, selon les données qui nous sont communiquées par la Drire.

Nos tests laissent apparaître un taux de CO plus élevé en GPL qu'en essence. C'est gênant pour un carburant censé être plus vertueux. Non ? Le CO n'est pas considéré comme le polluant qui pose le



plus de problème ! Il est tout-à-fait certain dans le sens où il remplace l'oxygène que l'on a dans le sang, mais il ne pose pas un problème de santé direct, comme, par exemple, les particules. Et puis, concernant les émissions de CO du moteur GPL, on est dans des proportions plus faibles que lors de la combustion d'une bougie...

Les forums Internet regorgent d'automobilistes qui roulent au GPL, et qui rencontrent des problèmes de catalyseur dégradés ou de sonde lambda défectueuse. Qu'en est-il ?

Tenais à ma troisième voiture au GPL, je n'ai jamais eu de souci. Mais, soit. À mon avis, cela serait plutôt lié à un problème d'installation. Il faut trouver le bon installateur. À la fin des années 90, c'était l'aubaine et l'on est monté à plus de mille installateurs. Une grande

partie de ces gens-là a disparu. Aujourd'hui, 220 installateurs ont le label, mais 150 sont vraiment actifs.

Faire un plein de GPL peut créer une belle éclaboussure lorsque l'on désengage le pistolet, et il y a finalement peu de stations qui en distribuent. N'est ce pas rédhibitoire ?

Il est vrai que lorsque l'on achète un véhicule GPL, ce pourrait être utile d'avoir une courte formation pour voir comment cela marche, notamment pour faire le plein. En ce qui concerne le nombre de stations, le premier conseil que je donne aux consommateurs, c'est de ne pas acheter un véhicule au GPL si la première station qui en distribue est à 20 kilomètres de chez eux. Cependant, 1 840 pompes sont disponibles en France !»

* Comité Français de Butane et de Propane

Vécu pour vous...



On ne le croit pas facilement, mais rouler au GPL en Ile-de-France, c'est une aventure. Le ton est donné lorsque nous prenons en main la Mégane prêtée par Renault. Démarrage. Le plein d'essence est au maxi, le gaz au mini. Il faut donc trouver une pompe. Retour à la maison, consultation du site du CFBP, qui indique une pompe Total à quelques kilomètres de là. Une fois sur place, le pompiste tombe des nues, et semble n'avoir jamais distribué de GPL : « Prenez la A 86, il y a une pompe... » Après un demi-tour enragé, la station BP située à quelques centaines de mètres fait l'affaire. Enfin... Puis, séance de grattage de tête pour brancher le pistolet. C'est finalement le patron de la station qui fera le travail : « Ah, des GPL, c'est vrai qu'on en voit très peu », lâche-t-il, visiblement heureux de voir sa cuve se vider un peu. Débranchement du pistolet. Et pouf ! Un magnifique panache de gaz liquide se produit. Ça picote les mains : « Je conseille aussi de mettre des gants si peut-être », explique le pompiste après coup.

Tous droits de reproduction réservés

Les terrasses chauffées remises en question

Trois députés Verts viennent de déposer un projet de loi visant à interdire le chauffage des terrasses. Les commerçants de la Côte fleurie protestent.

« J'ai été l'un des premiers en France à avoir un parasol chauffant sur ma terrasse », rappelle Hervé Van Coelen, patron du Central à Trouville. À l'origine, on s'en servait pour chauffer des hangars. Maintenant sur la côte normande, y'en a partout ! »

Bilan énergétique

Près de 25 000 s'en vendent chaque année dans tout l'Hexagone. Bien plus encore, depuis l'interdiction du tabac. Un fléau que trois députés Verts ont décidé d'éradiquer en proposant une loi visant à interdire ces « avides consommateurs d'énergie dont l'essentiel de la chaleur produite sert à chauffer la rue ».

Noël Mamère, Martine Billard et Yves Cochet souhaitent voir disparaître « les installations de braseros à gaz et radiateurs électriques sur les terrasses de rue des cafés et des restaurants. Un parasol radiateur tournant à plein régime peut vider jusqu'à une bonbonne de gaz à la journée,

relatent-ils. Il a été calculé qu'un gros réchaud à gaz brûle un kilo de propane à l'heure et rejette environ trois kilos de CO2 dans le même temps ». Soit un bilan énergétique équivalent à un trajet d'environ 30 kilomètres en voiture, par heure ET par radiateur.

Christophe Leblanc, gérant de la société Palmyra, premier fabricant français de parasols chauffants pour terrasses extérieures en France, relativise : « L'appareil fonctionne avec une bouteille de 13 kg de gaz propane avec une autonomie de trente heures par bouteille. Pendant les heures de service, » Même s'il reconnaît volontiers que « la consommation reste au bon vouloir de l'établissement ».

L'énième couperet

Du côté des cafetiers et restaurateurs, le projet est vécu comme un énième couperet. Après l'interdiction du tabac en salle et la crise économique, « on nous coupe la tête », s'insurge Hervé Van

Coelen. À Honfleur, on imagine le pire. « On n'a qu'à revenir à la bougie et au charbon, s'insurge Marc-Antoine Lecoq, responsable du Bistrot du port et du restaurant Vintage. C'est simple, ma terrasse chauffée c'est 98 % de mon chiffre d'affaires. Si la loi passe, c'est la clé sous la porte. »

À l'option couvertures ou panneaux solaires proposée par les députés Verts, les remarques se font cinglantes. « On n'a pas attendu Mamère pour mettre des plaids à disposition de nos clients », s'amuse Hervé Van Coelen. Mais qui serait prêt à manger en terrasse le manteau sur le dos ? »

Johann FLEURI.

SOMMAIRE



STATISTIQUES DE DECEMBRE 1

Données climatiques
Chiffres-clés
Ventes de GPL en France
Baromètre mensuel du GPL carburant
Installations neuves gaz propane
Statistiques de connexions au site
cfbp.fr
Analyse des ventes de GPL 2008

EN BREF 6

Nouvelle publication du CFBP
Campagne de communication 2009

DANS LA PRESSE 7

1 STATISTIQUES

DONNÉES CLIMATIQUES ⁽¹⁾:

	DEC-2008	DEC-2007
Température moyenne	4°0	4°5
Nombre de jours ouvrés	22	20
Degrés-jours du mois	403,8	388,1
Coefficient de rigueur	1,110	1,067
Degrés-jours cumulés	1 939,0	1 793,2

(1) Source : CPDP - Comité professionnel du pétrole (Bulletin mensuel)

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 2008

- > Ventes « vrac » décembre 2008 vs décembre 2007 : + 6,2 %
- > Ventes « condi » décembre 2008 vs décembre 2007 : + 2,7 %
- > Ventes « vrac » cumulées à décembre 2008 vs décembre 2007 : + 2,0 %
- > Ventes totales (vrac + condi) cumulées à déc 2008 vs déc 2007 : + 0,4 %

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) : adhérents du CFBP – mois de décembre

	MOIS			CUMUL		
	déc-2008	déc-2007	Variation	déc-2008	déc-2007	Variation
BUTANE						
conditionné	32 383	31 490	+ 2,8%	328 304	341 920	- 4,0%
vrac	8 071	7 936	+ 1,7%	98 096	105 237	- 6,8%
s/total Butane	40 454	39 426	+ 2,6%	426 400	447 157	- 4,6%
PROPANE						
conditionné	13 329	12 702	+ 4,9%	144 330	146 790	- 1,7%
Condi/carburant	5 614	5 808	- 3,3%	75 488	77 494	- 2,6%
s/total	18 943	18 510	+ 2,3%	219 818	224 284	- 2,0%
Vrac carburant	2 509	2 893	- 13,3%	36 155	37 727	- 4,2%
Vrac 0/6 T	123 253	126 152	- 2,3%	843 926	826 553	+ 2,1%
Vrac 6/12 T	22 232	21 040	+ 5,7%	149 829	150 717	- 0,6%
Vrac 12/80 T	37 956	31 071	+ 22,2%	253 774	246 757	+ 2,8%
Vrac 0/80 T	183 441	178 263	+ 2,9%	1 247 529	1 224 027	+ 1,9%
Vrac > 80 T	43 260	33 674	+ 28,5%	346 433	332 181	+ 4,3%
Réseau canalisé	8 267	8 343	- 0,9%	50 408	45 218	+ 11,5%
Sous-total vrac	237 477	223 173	+ 6,4%	1 680 525	1 639 153	+ 2,5%
Sous-total	256 420	241 683	+ 6,1%	1 900 343	1 863 437	+ 2,0%
GPLc / Stations	8 724	9 572	- 8,9%	110 795	117 987	- 6,1%
Total conditionné	51 326	50 000	+ 2,7%	548 122	566 204	- 3,2%
Total vrac	245 548	231 109	+ 6,2%	1 778 621	1 744 390	+ 2,0%
TOTAL	305 598	290 681	+ 5,1%	2 437 538	2 428 581	+ 0,4%
Dont carburant	16 847	18 273	- 7,8%	222 438	233 208	- 4,6%

BAROMETRE MENSUEL DU GPL CARBURANT : décembre 2008

Le carburant le moins cher à la pompe : 0,72 euro le litre



Coûts comparés du prix du litre de carburant en euros
source : Minefi www.minefi.gouv.fr

INSTALLATIONS NEUVES GAZ PROPANE (source : Qualigaz) : mois de décembre

Régions	MOIS			CUMUL		
	Déc-2008	Déc-2007	variation	Déc-2008	Déc-2007	variation
Alsace	26	25	+ 4%	192	254	- 24%
Aquitaine	69	103	- 33%	797	976	- 18%
Auvergne	32	31	+ 3%	327	438	- 25%
Basse-Normandie	20	49	- 59%	229	390	- 41%
Bourgogne	21	29	- 28%	219	310	- 29%
Bretagne	53	50	+ 6%	448	590	- 24%
Centre	40	49	- 18%	490	652	- 25%
Champagne-Ardenne	19	20	- 5%	167	236	- 29%
Corse	79	11	+ 618%	172	99	+ 74%
Franche-Comté	28	53	- 47%	371	404	- 8%
Haute-Normandie	18	37	- 51%	270	331	- 18%
Ile-de-France	13	19	- 32%	131	139	- 6%
Languedoc-Roussillon	37	61	- 39%	344	467	- 26%
Limousin	14	28	- 50%	244	333	- 27%
Lorraine	13	32	- 59%	239	248	- 4%
Midi-Pyrénées	53	92	- 42%	722	1 041	- 31%
Nord-Pas-de-Calais	41	59	- 31%	425	534	- 20%
Pays de la Loire	28	45	- 38%	480	624	- 23%
Picardie	21	47	- 55%	280	391	- 28%
Poitou-Charentes	32	41	- 22%	381	489	- 22%
Provence-Alpes Côte d'Azur	38	71	- 46%	418	657	- 36%
Rhône-Alpes	72	95	- 24%	917	1 452	- 37%
TOTAL	767	1 047	- 27%	8 263	11 055	- 25%

STATISTIQUES DE CONNEXIONS AU SITE www.cfbp.fr

⇒ **Nombre de visites en décembre : 14 983**

Les 10 premiers points d'entrée sur le site en novembre :

- 1- GPL : 2 856
- 2- Les gaz butane propane : 2 466
- 3- Comment rouler au GPL : 1 672
- 4- Les installations butane propane : 935
- 5- Autres applications : 834
- 6- Questions/Réponses sur le GPL c : 805
- 7- Les applications domestiques : 687
- 8- Carte des stations-service : 584
- 9- Véhicules GPL neufs : 545
- 10- Pourquoi rouler au GPL : 504



ANALYSE DES VENTES DE GPL - 2008

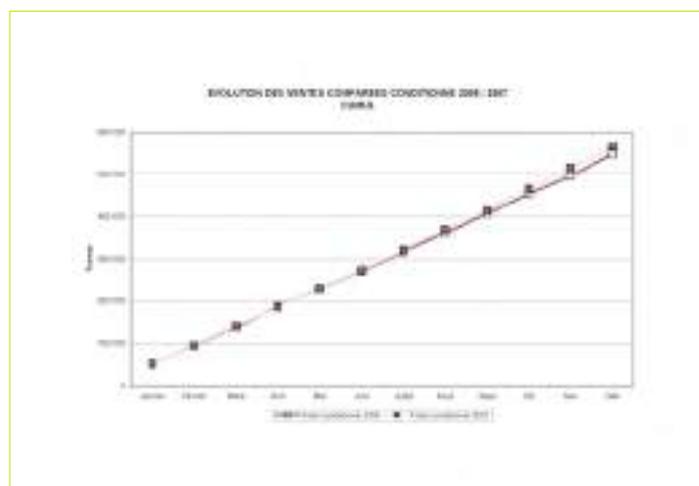
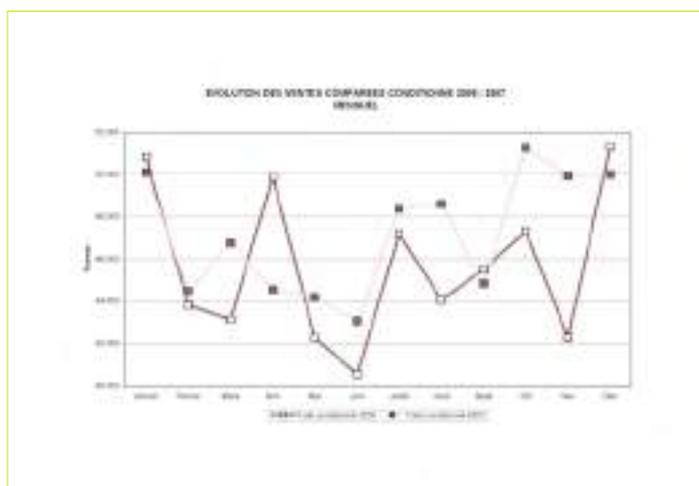
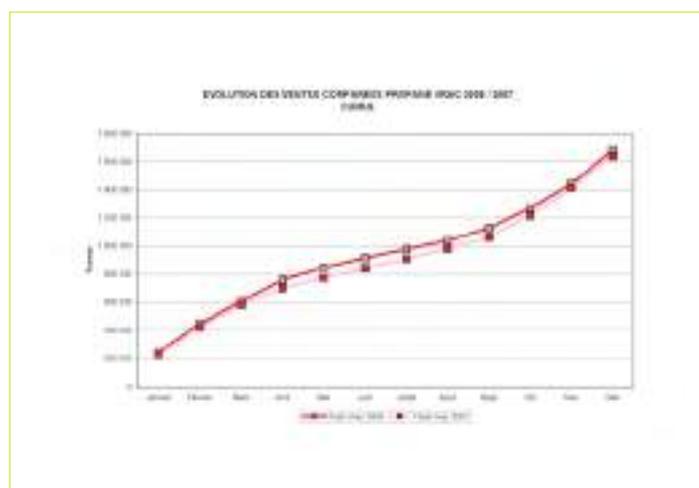
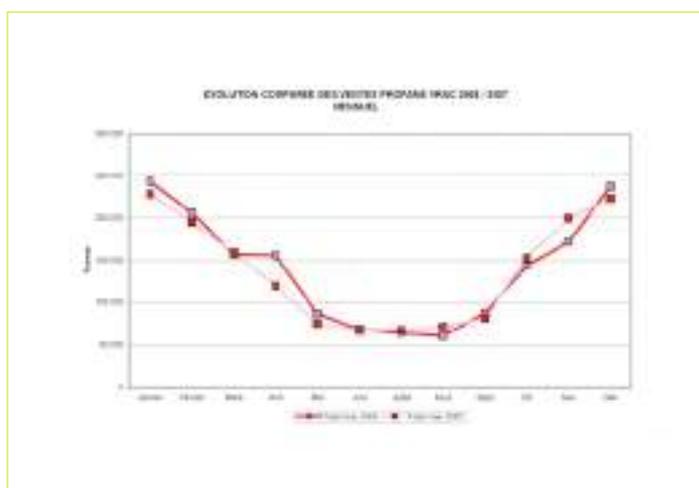
En 2008, les ventes des membres du CFBP sont en légère hausse de 0,4% malgré un marché du Conditionné toujours en baisse de 3,2%. Le Vrac observe une remontée qui s'explique principalement par un coefficient de rigueur sur l'année de 0,93 contre 0,87 en 2007 et une saison de séchage des céréales particulièrement consommatrice.

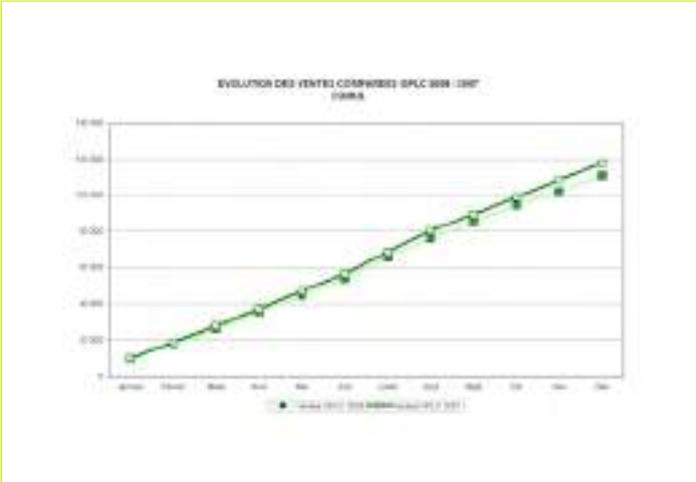
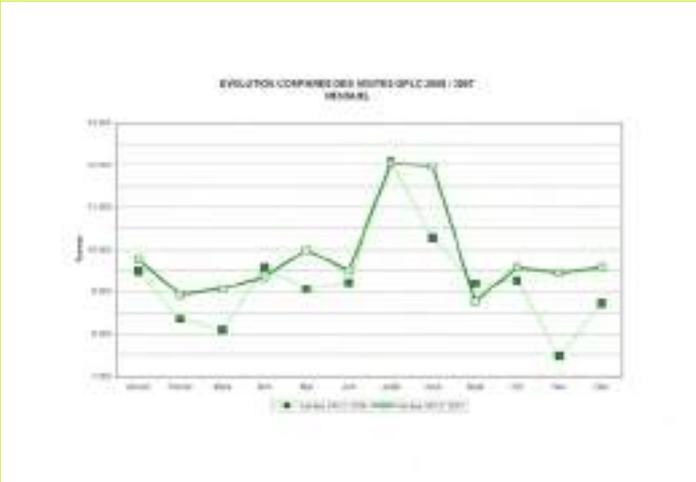
Le GPL carburant baisse de 6,1% à près de 111 kT, performance à pondérer par la baisse significative du marché des carburants conventionnels de près de 3% en 2008 contre +1% en 2007.

Le mois de décembre a été particulièrement rigoureux (coefficient de rigueur de 110 très supérieur à la normale).

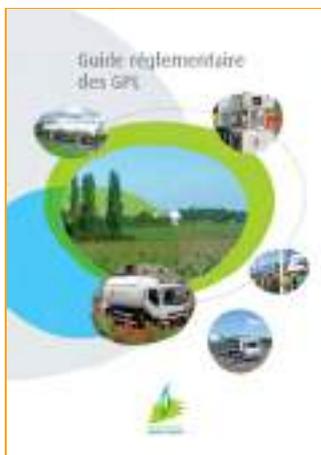
La situation des installations neuves, illustrée par le nombre de CCI, est très dépressive car seulement 8863 CCI ont été réalisés en 2008, soit une baisse de 25%.

La situation est comparable chez tous les acteurs de la « boucle à eau chaude » comme le gaz naturel ou le fioul, le chauffage électrique gardant son leadership notamment sur le segment des constructions neuves.





NOUVELLE PUBLICATION DU CFBP



Le « *Guide réglementaire des GPL* » vient de paraître.

Ce guide rassemble la réglementation applicable aux GPL, aux différents niveaux de la filière, notamment ce qui concerne les installations industrielles, le transport, les matériels de stockage et de distribution. Habitat, ERP, GPL carburant, applications professionnelles font également l'objet de chapitres particuliers.

En diffusion restreinte dans cette 1^{ère} édition papier, le « Guide réglementaire des GPL » sera prochainement consultable en version électronique sur le site internet du CFBP. Les mises à jour seront effectuées sur le site.

Pour toute information complémentaire : contact@cfbp.fr

CAMPAGNE DE COMMUNICATION 2009

Le CFBP a défini la campagne de communication 2009 pour le GPL carburant.

Dirigée vers les clients potentiels d'une installation GPL sur les véhicules éligibles au bonus écologique, cette campagne s'appuiera sur du marketing direct (courrier, mail, téléphone), une campagne médias radios, relayés par des supports d'information chez les installateurs.

L'objectif est d'accroître de manière significative le nombre des installations GPL de « seconde monte ».

Lancée d'abord en test sur 5 départements -Ile et Vilaine, Loire Atlantique, Maine et Loire, Rhône, Yvelines-, cette campagne est préparée pour le CFBP par l'agence B & B. Son démarrage est programmé pour le 23 février.



5 DANS LA PRESSE

- > **GPL : un regain d'activité**, L'Automobiliste, 01-12-2008
- > **Chevrolet AVEO : le GPL pour 1^{ère} vertu**, L'Alsace, 11-01-2009
- > **Carburants : les nouveaux espoirs du GPL**, L'Alsace, 11-01-2009
- > **Le retour du GPL**, Auto Plus, 29-01-2009



GPL : un regain d'activité

La hausse du prix du brut et le boom écologique ont permis au GPL d'enregistrer une hausse de 25% des véhicules équipés en France sur le 1^{er} semestre 2008. Mais le Comité Français du Butane et du Propane souhaite un investissement plus important des constructeurs. En effet, les capacités françaises de production et d'approvisionnement de GPL permettraient de multiplier par 10 le parc existant, soit atteindre 1,5 million de voitures.



Chevrolet Aveo : le GPL pour première vertu

Joliment compacte, la Chevrolet Aveo roule, en plus, au gaz de pétrole liquéfié. On fait les comptes.

Sans doute parce qu'il n'est pas dieseliste, Chevrolet est un chaud partisan du gaz de pétrole liquéfié. Équipée d'un petit 1.2 à 16 soupapes prévu pour fonctionner avec ce carburant, après intervention en usine d'un spécialiste reconnu, sa nouvelle Aveo porte ses espoirs en la matière.

Très bien dessinée, joliment présentée et étonnamment habitable, cette compacte d'un peu moins de 4 mètres, fabriquée en Pologne, affiche un rapport prix-prestations tout à fait pertinent : toutes aides déduites (bonus écologique et prime constructeur), 11 190 euros au lieu de 14 490 euros prix catalogue dans la version haut de gamme 5 portes. Et moins de 9000 euros pour une version d'entrée de gamme 3 portes.

Également proposée en version GPL, la petite Matiz s'affiche pour sa part dès

8500 euros.

Bien entendu, le moteur, peu coupleux, n'est pas excitant malgré ses 84 ch — en fait, la boîte trop longue l'étouffe cruellement -, la finition un rien légère et les qualités routières manquent un peu de rigueur (sans trop pénaliser l'agrément de conduite). Mais l'ensemble est fort honorable, avec un confort de roulement surprenant et un équipement généreux.

Pollution : 116 g/km de CO2

Compte tenu du prix au litre (autour de 0,74 euro), l'intérêt du GPL est évident, même si la consommation grimpe en moyenne de 20 %, à cause d'un moindre pouvoir calorifique de ce carburant : de l'ordre de 7,2 litres contre 5,5 l pour la version essence classique, mais aussi 116 g/km de CO2 pour le GPL contre 132 g pour l'essence.

Cette surconsommation ne pose aucun problème en terme d'autonomie, puisque l'on dispose de deux réservoirs séparés, dont un de 34 litres pour le GPL, ce qui

assure en moyenne plus de 700 km de roulage. Le but du jeu est, bien entendu, de rouler au seul GPL et de considérer le sans plomb comme le meilleur moyen de rallier la prochaine pompe entre deux pleins de gaz.

À la conduite, le passage (via un bouton ou automatique, dès lors qu'un des deux réservoirs est vide) d'un carburant à l'autre est parfaitement neutre, tandis qu'à la pompe, il suffit de ne pas se tromper entre les deux orifices, habilement cachés derrière une seule et même trappe. Peu de choses au demeurant en regard des trois ans de garantie ou 100 000 kilomètres...

Carburants Les nouveaux espoirs du GPL

Désormais voués aux gémonies, les biocarburants pourraient relancer... le gaz de pétrole liquéfié. Un carburant (un peu plus) propre, boudé en France.

Plus de 10 millions de véhicules roulent au gaz de pétrole liquéfié en Europe, par ailleurs troisième carburant automobile dans le monde ; moins de 150 000 en France. Une seule et unique explication : faute d'avoir imposé les systèmes à soupape de sécurité, le législateur français, souvent en panne de clairvoyance, a « flingué » doublement le GPL carburant dans les années 90 en favorisant des accidents à répétition, graves parfois. On ajoutera que les constructeurs n'ont pas contribué à inverser la tendance : ils ont longtemps méprisé ce type de carburant malgré ses vertus péuniaires et surtout écologiques, préférant miser sur le diesel avec la coupable bénédiction des pouvoirs publics.

Un prix et des aides

Facturé en moyenne 0,74 le litre grâce à une TIPP réduite, le GPL — introduit en Europe en 1979 mais commercialisé aux États-Unis dès 1927 — est le carburant le moins cher du moment. Il pourrait l'être davantage encore si les fluctuations du baril de pétrole étaient mieux prises en compte et l'écart de prix maintenu avec les autres carburants. Mais probablement, le petit litrage vendu chaque année en France n'incite-t-il pas à faire des efforts à la pompe...

Certes d'origine fossile (issu à 60 % de

l'extraction du gaz naturel et à 40 % du raffinage du pétrole), donc non renouvelable ce qui en fait une énergie de transition, ce carburant 50 % butane-50 % propane ne contient ni benzène, ni soufre, ni plomb, ne produit pas de particules et émet moins d'oxyde d'azote et surtout de CO₂ que les carburants classiques, essence ou gazole.

Tout particulier acheteur d'une voiture fonctionnant au GPL profite d'un bonus fiscal de 2000 (si le véhicule émet moins de 140 g/km de CO₂ voire 160 g/km pour un véhicule transformé). Ce bonus n'est toutefois pas cumulable avec l'actuel bonus économique, ce qui dessert le GPL par rapport au diesel, du moins pour les petites voitures largement « bonosées ». Une goutte d'eau...

Coup de pouce également pour les particuliers équipant après coup leur véhicule en GPL (s'il a moins de trois ans et sous réserve d'une homologation à suivre). Même scénario côté utilisateurs professionnels avec divers avantages fiscaux (récupération de la TVA, pas de TVS, amortissement sur douze mois).

N'empêche : selon le Comité français du butane et du propane, la production mondiale de gaz de pétrole liquéfié s'est élevée à 230 millions de tonnes en 2007. Dont 2,5 millions ont été consommées en France et notamment 118 000 tonnes de GPL carburant. Une goutte d'eau dans l'océan des carburants classiques, faible niveau d'autant plus dommageable que les capacités françaises de production et

d'approvisionnement en GPL pourraient permettre de multiplier par dix le parc existant.

Pour l'heure, le gaz de pétrole liquéfié alimente les torchères des complexes pétroliers...

Biocarburants au placard

La situation pourrait toutefois évoluer compte tenu de la mise au placard — justifiée — des biocarburants et du peu d'intérêt suscité par le gaz naturel véhicule (GNV), notamment auprès de... GDF, qui a décidé de ne plus installer de stations chez les particuliers intéressés.

Au terme du premier semestre 2008, le nombre de véhicules transformés pour rouler au GPL (moyennant un coût de l'ordre de 2500) était en hausse de 25 % (de l'ordre de 2300 unités) quand celui des véhicules neufs, faute d'une offre généreuse, chutait de 50 %.

Directeur général du CFBP, Joël Pedressac estime qu'un million et demi de véhicules devraient rouler au GPL en France d'ici 2020...



→ Plusieurs constructeurs sautent le pas

LE RETOUR DU GPL ?

Des lustres que le gaz tente de percer, sans succès !
La tentative qui s'amorce sera-t-elle la bonne ?
Jamais les avantages n'ont été si séduisants.

Trois pas en avant, deux en arrière... En France, le GPL connaît un parcours chaotique. Malgré ses atouts – bonus écolo de 2000 €, litre de carburant à 0,70 € –, peu de clients sont tentés par le gaz (140 000 véhicules en circulation, contre 1 million en Italie !): certains sont découragés par une offre décevante trop réduite, d'autres par le nombre limité de stations (moins de 1 800). Toutefois, divers facteurs amènent les spécialistes du secteur à espérer que "2009 sera une grande année pour le GPL".

■ **Dacia lance sa gamme.** La marque présente dans quelques jours ses trois modèles – Sandero, Logan, MPV – en version gaz, directement motorisés en rou-

lotte. Pour bénéficier du bonus de 2000 € (ce qui rend l'option quasi gratuite), les rejets de CO₂ du moteur 1,4 seront inférieurs à 140 g/km, dit Dacia.

■ **Renault avance...** Alors que les Clio Campus 1.2 et Scénic 1.6 restent au catalogue, le Lesage prépare le lancement dans l'année des nouvelles Clio 1.3, Kangoo et Mégane 1.6. Selon nos informations, Renault sera notamment la première sur ses fournisseurs moteurs pour disposer d'un matériel GPL fiable, et s'active sur la mise en place d'un service d'assistance ad hoc. Des cinq modèles, seuls les deux Clio seront motorisés.

■ **La concurrence se prépare.** Après les Chevrolet Malibu, Avén (lire aussi page 36) et bientôt Cu-



Le litre de GPL à 70 centimes... ça bit rêver, non ? Problème: pas de voitures allant avec. La chose est en passe d'être résolue, on parle.

re, et la Lada Niva... à quelle hauteur? Scoop: en avril, Fiat élargira ses Panda, Palio et Ikon. "Avec de jolies" annonces: les rivaux Ford, Opel et VW... Mais rien-

geront-ils aussi vite d'avis qu'en Allemagne, où le GPL a démarré en 1970? Chez Peugeot et Citroën, la priorité restera au gazole... **Fascil Penne**

Prix à la pompe: stable, même l'an dernier !

Impressionnant, l'écart de prix constaté en 2008 entre le GPL et les autres carburants ! Alors que gazole et super turbodiesel font les records (1,45 et 1,50 € le litre), le carburant, lui, à 0,80 €, soit 10 centimes de plus qu'un temps ordinaire. Si le GPL a échappé à l'inflation, c'est que sa production est abondante –



il est récupéré à l'extraction du gaz naturel au lieu du raffinage du pétrole –, tandis que la demande reste faible.

Bonus écolo direct chez le concessionnaire

Gérezant mieux, le GPL est choyé par Bercy. L'acheteur d'un véhicule neuf bénéficie d'un bonus de 2000 € quand celui-ci émet moins de 140 g de CO₂/km, et même de 3000 € s'il s'agit d'une auto à la casse. Aujourd'hui, il récupère cette somme sous forme de crédit d'impôt, dans plusieurs mois, après l'achat. Aujourd'hui, elle



est déduite de la facture, idem, en cas de transformation pour le GPL, d'une accélération de 3 ans (160 g de CO₂/km au plus).

Auto Plus **“ Une gamme de véhicules séduisants, un gros bonus écolo, des prix à la pompe au plus bas... Difficile de ne pas être séduit ! Reste la peur du gaz, injustifiée sur les autos modernes. ”**