

SOMMAIRE

STATISTIQUES DE JANVIER 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

**ACTUALITES TECHNIQUES ET
REGLEMENTAIRES** 5
Point sur les Certificats d'économies
d'énergie
Plan d'actions pour la maîtrise du
vieillessement des installations

EN BREF 6
Campagne de communication
2009 en faveur du GPLc

DANS LA PRESSE 7

1 STATISTIQUES

DONNÉES CLIMATIQUES ⁽¹⁾:

	JANV-2009	JANV-2008
Température moyenne	2°3	6°8
Nombre de jours ouvrés	21	22
Degrés-jours du mois	456,5	317,8
Coefficient de rigueur	1,162	0,809
Degrés-jours cumulés	456,5	317,8

(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 janvier 2009

- > Ventes « vrac » janvier 2009 vs janvier 2008 : + 3,1 %
- > Ventes « condi » janvier 2009 vs janvier 2008 : - 3,7 %
- > Total des ventes janvier 2009 vs janvier 2008 : + 1,3 %

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 janvier

	MOIS			CUMUL		
	janv-2009	janv-2008	Variation	janv-2009	janv-2008	Variation
BUTANE						
conditionné	30 476	31 122	- 2,1%	30 476	31 122	- 2,1%
vrac	8 130	10 927	- 25,6%	8 130	10 927	- 25,6%
s/total Butane	38 606	42 049	- 8,2%	38 606	42 049	- 8,2%
PROPANE						
conditionné	13 311	13 290	+ 0,2%	13 311	13 290	+ 0,2%
Condi/carburant	5 149	6 413	- 19,7%	5 149	6 413	- 19,7%
s/total condi	18 460	19 703	- 6,3%	18 460	19 703	- 6,3%
Vrac carburant	2 336	3 253	- 28,2%	2 336	3 253	- 28,2%
Vrac 0/6 T	147 946	146 344	+ 1,1%	147 946	146 344	+ 1,1%
Vrac 6/12 T	23 560	20 968	+ 12,4%	23 560	20 968	+ 12,4%
Vrac 12/80 T	36 673	31 739	+ 15,5%	36 673	31 739	+ 15,5%
Vrac 0/80 T	208 179	199 051	+ 4,6%	208 179	199 051	+ 4,6%
Vrac > 80 T	35 287	33 990	+ 3,8%	35 287	33 990	+ 3,8%
Réseau canalisé	8 557	7 268	+ 17,7%	8 557	7 268	+ 17,7%
Sous-total vrac	254 359	243 562	+ 4,4%	254 359	243 562	+ 4,4%
s/total PROPANE	272 819	263 265	+ 3,6%	272 819	263 265	+ 3,6%
GPLc / Stations	7 618	9 488	- 19,7%	7 618	9 488	- 19,7%
Total conditionné	48 936	50 825	- 3,7%	48 936	50 825	- 3,7%
Total vrac	262 489	254 489	+ 3,1%	262 489	254 489	+ 3,1%
TOTAL	319 043	314 802	+ 1,3%	319 043	314 802	+ 1,3%
Dont carburant	15 103	19 154	- 21,1%	15 103	19 154	- 21,1%

BAROMETRE MENSUEL DU GPL CARBURANT : janvier 2009

Le carburant le moins cher à la pompe : 0,70 euro le litre



Coûts comparés du prix du litre de carburant en euros
 source : http://www.industrie.gouv.fr/energie/statisti/f1e_stats.htm

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

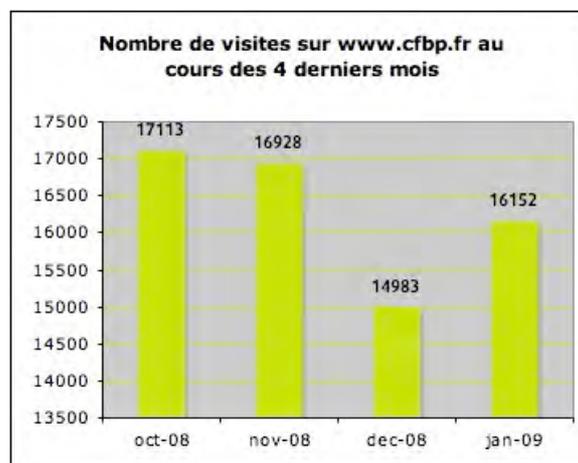
Régions	MOIS			CUMUL		
	Janv-2009	Janv-2008	variation	Janv-2009	Janv-2008	variation
Alsace	8	19	- 58%	8	19	- 58%
Aquitaine	43	69	- 38%	43	69	- 38%
Auvergne	18	28	- 36%	18	28	- 36%
Basse-Normandie	8	20	- 60%	8	20	- 60%
Bourgogne	11	24	- 54%	11	24	- 54%
Bretagne	20	42	- 52%	20	42	- 52%
Centre	33	36	- 8%	33	36	- 8%
Champagne-Ardenne	3	13	- 77%	3	13	- 77%
Corse		11	- 100%		11	- 100%
Franche-Comté	8	67	- 88%	8	67	- 88%
Haute-Normandie	18	30	- 40%	18	30	- 40%
Ile-de-France	8	9	- 11%	8	9	- 11%
Languedoc-Roussillon	14	27	- 48%	14	27	- 48%
Limousin	9	16	- 44%	9	16	- 44%
Lorraine	14	9	+ 56%	14	9	+ 56%
Midi-Pyrénées	29	56	- 48%	29	56	- 48%
Nord-Pas-de-Calais	18	33	- 45%	18	33	- 45%
Pays de la Loire	24	27	- 11%	24	27	- 11%
Picardie	12	21	- 43%	12	21	- 43%
Poitou-Charentes	31	40	- 23%	31	40	- 23%
Provence-Alpes Côte d'Azur	21	35	- 40%	21	35	- 40%
Rhône-Alpes	61	72	- 15%	61	72	- 15%
TOTAL	411	704	- 42 %	411	704	- 42 %

STATISTIQUES DE CONNEXIONS AU SITE www.cfbp.fr

⇒ **Nombre de visites en janvier 2009 : 16 152**

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

- 1- Les gaz butane propane : 3 145
- 2- GPL : 3 139
- 3- Comment rouler au GPL : 1 210
- 4- Les installations butane et propane : 1 073
- 5- Autres applications : 991
- 6- Questions/Réponses sur le GPL c : 975
- 7- Les applications domestiques : 661
- 8- Véhicules GPL neufs : 595
- 9- Carte des stations-service : 567
- 10- GPL carburant : 551





2 ACTUALITES TECHNIQUES ET REGLEMENTAIRES

POINT SUR LES CERTIFICATS D'ECONOMIES D'ENERGIE

La première période du dispositif des Certificats d'économies d'énergie prendra fin le 30 juin 2009, suivie d'une période transitoire.

La seconde période, qui débutera probablement au 1er janvier 2010, est actuellement en préparation, avec, en prévision, des modifications et de nouvelles mesures réglementaires. Le projet de loi portant engagement national pour l'environnement ("Grenelle 2") fait état de dispositions relatives aux CEE. Les consultations de l'administration pour la finalisation des décrets est en cours.

■ Bilan quantitatif : indicateurs portant sur l'ensemble des CEE inscrits sur le registre national au 01-01-2009 :

- volumes :

36 TWh d'économies d'énergie certifiées

617 décisions de délivrance

147 bénéficiaires (dont 37 personnes morales non obligées)

- secteurs :

bâtiment résidentiel : 88 %

bâtiment tertiaire : 4,4 %

industrie : 6 %

réseaux : 0,9 %

transports : 0,6 %

- opérations standardisées les plus utilisées :

chaudière de type condensation : 25 % (dont individuelle : 14,6 % et collective : 10,4 %)

chaudière de type basse température : 15 % (dont individuelle : 11,1 % et collective : 4 %)

pompe à chaleur type air/air : 9,3 %

isolation de combles ou de toitures : 6,8 %

(voir CFBP infos n°48, janvier 2008)

Quelques repères :

Janvier 2009

Présentation par Jean-Louis Borloo, ministre de l'Ecologie, du « **projet de loi portant engagement national pour l'environnement** » dit « Grenelle 2 » au Conseil des ministres du 7 janvier 2009.

Ce texte doit traduire par des dispositions pratiques le projet de loi d'orientation « Grenelle 1 » adopté à l'Assemblée nationale en octobre dernier. Ces dispositions portent sur les domaines suivants : habitat et urbanisme, transports, énergie, biodiversité, santé environnementale et gestion des déchets.

Les certificats d'économies d'énergie sont traités dans l'article 27 du projet de loi.

Les modifications prévues pour la seconde période dans le projet de loi "Grenelle 2" visent à **étendre le dispositif** des Certificats d'économies d'énergie. Le projet de loi propose que les entreprises mettant à la consommation des carburants automobiles soient soumis à obligation. Il est également prévu de restreindre la possibilité de demander des CEE aux seules personnes soumises à obligation et aux collectivités publiques. Pour ces dernières, les actions éligibles seraient restreintes aux seules actions sur leur patrimoine, ceci pour limiter le risque de double comptage.

Avril 2009 :

Loi « Grenelle 1 » en CMP.

Prévisions été à septembre 2009 :

Textes d'application prêts.

Loi « Grenelle 2 » devant le Sénat puis à l'Assemblée, puis en CMP.

En savoir plus :

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

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



PLAN D' ACTIONS POUR LA MAITRISE DU VIEILLISSEMENT DES INSTALLATIONS

Suite à des incidents et accidents survenus ces dernières années dans les installations industrielles tant sur des canalisations de transport que sur des installations classées, le MEEDDAT a lancé, en décembre 2008, un plan d'actions pour la maîtrise du vieillissement des installations.

■ Cette réflexion concerne l'ensemble des équipements et installations susceptibles de conduire à un risque technologique. Les industriels, les organismes de contrôle, le MEEDDAT et les organismes publics compétents en matière de risque industriel (IRSN, INERIS) sont associés à ces travaux qui s'étaleront jusqu'en novembre 2009. La réflexion devrait déboucher sur des guides de bonnes pratiques, des engagements volontaires, des programmes d'inspections approfondies, des actes réglementaires modifiant la législation actuelle.

■ Dans cet esprit, le CFBP est associé à la démarche, ainsi que l'UIC et l'UFIP. Le CFBP participe plus particulièrement au Groupe de travail de suivi de la démarche globale, aux Groupes de travail ayant trait aux canalisations et aux équipements sous pression, ainsi qu'au Groupe de travail relatif à l'électricité et l'instrumentation.

■ Les premières réunions ont débuté en janvier 2009.

Henri François
Responsable Sites Industriels au CFBP
h.francois@cfbp.fr

3 EN BREF

CAMPAGNE DE COMMUNICATION 2009 EN FAVEUR DU GPLc



Pour augmenter significativement le nombre de véhicules essence transformés au GPL en 2009, le CFBP engage une action de promotion de la 2^{de} monte GPL. Cette action consiste à encourager les propriétaires de véhicules essence éligibles au bonus à s'équiper au GPL au travers d'une offre promotionnelle d'installation à 300 euros (2300 TTC pour l'équipement, la main d'œuvre et la procédure de RTI moins les 2000 euros de bonus) véhiculée par une campagne de communication, orchestrée par l'agence Bed & Breakfast.

A l'échelle nationale, cette campagne peut cibler près d'1 million de propriétaires de véhicules essence. Pour tester le dispositif (marketing direct - phoning - radio - mailing) et les messages de la campagne nationale prévue pour la fin du premier semestre 2009, une campagne pilote démarre fin février 2009 dans cinq départements (35 - 44 - 49 - 69 - 78) avec une cible de 53 000 propriétaires de véhicule essence éligible au bonus.

Cette campagne s'appuie sur un contrat de convention partenariale entre le CFBP et les 14 installateurs participant et véhicule 3 messages majeurs :

- les atouts du GPL carburant comparativement à l'essence (économique - écologique - disponible et soutenu par l'Etat) ;
- une offre d'installation à 300 € car le prix conseillé maximum est de 2 300 € TTC pour l'équipement, la main d'œuvre et la procédure de RTI duquel est déduit le bonus ;
- la réalisation de l'installation en 3 jours.

Les personnes contactées le sont par plusieurs moyens :

- marketing direct : courrier et mail ;
- messages radio : 702 spots au total ;
- plateforme ou centre d'appels pour l'information, les relances, les prises de rendez-vous : cette plateforme permet de renseigner l'automobiliste intéressé sur le montage. Elle l'informe de la participation des installateurs à l'opération, propose de fixer le rendez-vous avec l'un de ces installateurs proche du domicile du prospect. La plateforme crée la liaison entre le prospect et l'installateur. Un contact hebdomadaire du coordinateur de la plateforme avec l'installateur permet de faire le point sur les rendez-vous clients et, en fonction du retour d'expérience, d'affiner les messages et le dispositif. La campagne vient juste de commencer et semble prometteuse... A suivre.

Sabine Gibier
Responsable des Relations Extérieures
s.gibier@cfbp.fr

www.cfbp.fr



5 DANS LA PRESSE

- > **Une Sandero conçue GPL d'origine**, Le Maine, 19-02-2009
- > **Dacia Sandero, bravo...mais**, L'Argus, 19-02-2009
- > **Dacia eco₂ : la voiture à bas coût et faible pollution**, Le Figaro, 21-02-2009



Une Sandero conçue GPL d'origine

Dacia, le constructeur de voitures à bas coût, élargit son offre en proposant de nouvelles motorisations. Et joue la carte écologique.

Mêler le concept de la voiture à bas coût et celui des aides gouvernementales destinées à favoriser l'environnement ou à relancer l'industrie automobile, tel est le pari que s'est fixé la marque Dacia pour 2009. Un pari qui prend la forme d'une multiplication de l'offre en terme de motorisations. Sur Sandero, on compte ainsi sept motorisations. Aux trois « essence » et deux « diesel », on pourra prochainement ajouter un modèle bioéthanol et un GPL. À l'image du succès rencontré actuellement en Italie, Dacia mise, pour la France, sur le GPL. La nouvelle Sandero GPL est équipée du moteur 1.4 litre, fonctionnant à la fois à l'essence ou au gaz. Les rejets en CO₂ ont été ramenés à moins de 140 grammes au km permettant ainsi de bénéficier d'une aide fiscale de 2 000 €. Une aide pouvant être butulée, le cas échéant, à 1000€ de prime à la casse en cas de reprise d'un véhicule ancien.

Soupapes renforcées

Dacia a misé sur le sérieux d'un équipement d'origine. « Le GPL, étant un carburant moins lubrifiant, nous

avons modifié les soupapes et les sièges de soupapes du moteur 1.4 essence », explique Jean-Pierre Fouquet, chef de projet. « Avec les tests que nous avons effectués, nous atteignons les 300 000 kilomètres ». L'aspect sécurité a également été travaillé : soupape, coupure de l'alimentation en cas de choc etc. En essai, nous avons pu constater que le passage de la carburation essence - obligatoire lors de chaque démarrage - à celle du GPL, s'est fait dans la continuité la plus totale, le conducteur passant d'un mode à l'autre grâce à un commutateur. En terme de performances, là encore, aucune différence notable n'est perceptible. À noter que la voiture est équipée de deux réservoirs. Le réservoir GPL, dont la capacité est de 34 litres, est installé à la place de la roue de secours, elle-même remplacée par un kit anti-crevaisson. Côté consommation, le GPL est un peu plus gourmand. Compter, environ, 1.5 litre supplémentaire aux 100 km en parcours mixé.

Bruno MORTIER.



Avec son look sportif et son hayon, Sandero a déjà séduit une partie du public.

Tous droits de reproduction réservés

DACIA SANDERO

Bravo, mais...

Elle a démarré fort. Mais sans déloger la Peugeot 206, reine des citadines à bas prix.

Par leur rapport taille/prix, la Logan et auvernon MCV n'ont pas de concurrentes. Avec la Sandero, Dacia est en revanche venue sur un terrain déjà défriché: celui des citadines polyvalentes à tarif réduit. La Sandero a donc des rivaux mais elle tient toujours la corde: si l'on écarte la confidentielle Lada Kalina, elle maintient un écart de prix de 2 200 € avec la Chevrolet Aveo qui, à 9 990 €,

ne propose que trois portes. Net avantage donc à la Sandero (7 800 €). Certes, il faut aller jusqu'à la finition Ambiance (11 500 €) pour disposer d'une direction assistée. Mais dès son premier niveau, elle offre cinq portes, un coffre de 320 l et une banquette rabattable. Comme sa ligne est avenante, son succès n'est donc pas une surprise: elle totalise plus de 2 000 ventes mensuelles sur les trois derniers mois. Au point que la



SUCCÈS Elle accède bientôt au premier rang des polyvalentes à bas coût.

SIX PREMIERS MOIS DE LA SANDERO : DÉJÀ AU TROISIÈME RANG DE SA CATÉGORIE

	Mois	Part	Prix
Peugeot 206	10 647	14%	11 250 €
Renault Clio Campus	10 647	14%	11 400 €
Dacia Sandero	10 647	27%	7 800 €
Seat Ibiza Collection	4 822	6%	10 400 €
Chevrolet Aveo	3 121	4%	9 990 €
Hyundai iAct	2 912	4%	13 400 €
Fiat Panda L&L	1 100	2%	10 890 €
Lada Kalina			8 290 €

Sandero réalise désormais à elle seule les deux tiers des ventes de Dacia.

La résistance s'organise

Depuis l'avènement de la Logan, la concurrence s'est organisée. Seul Chevrolet a lancé une vraie « low cost », l'Aveo. Mais les constructeurs généralistes qui dominaient le segment ont conservé dans leur catalogue un modèle d'ancienne génération (Renault avec la Clio II « Campus », Peugeot avec la 206. Seul avec l'India « Collector », Hyundai avec la Getz, Fiat avec la Panda. Ainsi, la réussite

de la Sandero n'est-elle pas un triomphe. Depuis l'arrivée des diesel 90 ch, elle devance la Clio Campus. Mais l'étonnante Peugeot 206, âgée de dix ans, lui tient toujours tête ! Le temps passe toutefois en faveur de la Sandero. Car ses rivaux d'ancienne génération ont vu logiquement une perte de cotation: -7% pour la 206 en 2007, -23% pour la Campus. Alors que la petite Dacia va encore grimper, notamment grâce à l'arrivée de nouvelles motorisations (1.2 essence, 1.4 GPL).

Xavier Chivrist

VU D'EN HAUT, VU D'EN BAS

« La Sandero est un achat plaisir ! »

PIERRE-ANTOINE HAQUART
 Responsable des ventes Dacia
 au sein du groupe Renault,
 à Charleville-Mézières (08)

L'argus. Comment la Sandero a-t-elle été accueillie dans les Ardennes ?
Pierre-Antoine Haquart. Très bien. La clientèle est sensiblement la même que pour la Logan, quoique un peu plus jeune: ce sont des gens qui achètent généralement des véhicules d'occasion de plus de cinq ans. La Sandero est leur première voiture neuve. Elle constitue

donc pour eux un achat plaisir, et même une sorte de rituel. Bien sûr, ils cherchent un prix bas, mais ce n'est pas leur motivation majeure. Ils viennent surtout acheter la première voiture neuve de leur vie d'automobiliste, et l'ajoutent à leur goût, en choisissant des options ou des finitions hautes. D'ailleurs, depuis son lancement en octobre, je réalise 80% des ventes avec les versions diesel qui démarrent à 9 800 € et qui disposent, contrairement aux versions essence, de la direction assistée dès leur premier niveau de finition.

« Une forte marge de progression »

BENOÎT ROGIER
 Responsable marketing Dacia France

L'argus. Les premiers résultats de la Sandero correspondent-ils à vos objectifs ?

Benoît Rogier. Oui, et à plusieurs titres. La Sandero s'est hissée d'emblée au rang de deux modèles à très forte notoriété du segment, la Peugeot 206 et la Renault Clio Campus. Mais elle possède une forte marge de progression avec les arrivées des versions 1.2 essence à bon prix net et 1.4 GPL, en laquelle

mon concurrent beaucoup: elle coûtera moins de 7 000 €, compte tenu des 7 000 € de prime gouvernementale allouée aux véhicules GPL. Ensuite, la Sandero est un outil de conquête: 60% de ses acheteurs n'étaient pas auparavant des clients Renault. Enfin, elle ne voit pas ses chiffres de ventes du groupe sur le marché de l'occasion: 60% des clients Sandero conduisent précédemment une voiture d'occasion âgée de plus de cinq ans lors de l'achat, donc acquise très récent.



Dacia eco₂ : la voiture à bas coût et faible pollution

CONTACT

La Logan et la Sandero héritière de motorisations plus économiques et plus respectueuses de l'environnement, un luxe jusqu'ici réservé à leurs chères cousines Renault.

LES NOUVELLES technologies contribuant à diminuer la consommation et les émissions de CO₂ sont onéreuses et, de facto, interdites aux voitures low-costs. Renault, et plus précisément Dacia, serait néanmoins parvenu à résoudre la quadrature du cercle. Pas question bien sûr d'une élitiste motorisation hybride, mais de quatre cylindres modernes fonctionnant à l'essence, au gazole, au GPL, voire au superéthanol E85. Ces nouveaux moteurs permettent de contenir les émissions de CO₂ de la Logan et de la Sandero sous les 140 g/km et, par là même, d'échapper au pénalisant malus.

Ainsi, nous avons eu l'opportunité de conduire l'abordable Sandero en versions 1.2 16V essence, 1.5 dCi 70 diesel, 1.4 GPL et 1.6 E85. Première de cordée, la 1.2 16V reprend le quatre cylindres 16 soupapes de 75 ch déjà présent sous le capot de la Twingo et de la Clio. Cette entrée de gamme, appelée à remplacer la 1.4 MPI, est à réserver à un usage essentiellement urbain. On adère d'entrée un à-coup désagréable au démarrage qui oblige à faire crier l'embrayage. La Sandero 1.5 dCi 70, mieux dotée en couple, ne présente pas le même défaut. En revanche, il faut supporter les claquements et les vibrations propres au diesel. Et considérer que cette championne de l'économie (4,5 l/100 km) vaut 2 000 € de plus à finition égale que la 1.2 16V qui, sur route, se montre plus performante.

Notre préférence trait plutôt vers la version GPL. Dacia commercialise déjà une Sandero

1.4 GPL en Italie où elle représente 80% des ventes du modèle. Mais pour réussir son entrée dans l'Hexagone, Dacia va peaufiner son aérodynamisme, monter des pneus verts Michelin Energy Saver et réduire les frottements de son moteur (cylindres à rouleaux). Bilan, la Sandero GPL française passera sous la barre des 130 g de CO₂ au kilomètre, ce qui lui vaudra un superbonus de 2 000 €. Ajoutez une prime à la casse de 1 000 € et vous aurez une voiture neuve pour moins de 6 000 € fonctionnant, qui plus est, avec un carburant vendu 0,48 € le litre.

Même si la Sandero 1.4 GPL consomme 3 à 4 litres de plus aux cent kilomètres qu'une Sandero 1.5 dCi diesel, l'affaire reste tentante. D'autant que l'agencement de conduite penche en faveur de la version GPL, plus souple et moins bruyante. Seul regret, le réservoir de gaz prend la place de la zone de secours. On se consolera avec une autonomie théorique de 1 200 kilomètres, obtenue à l'addition des deux réservoirs.

Tout d'une grande

Reste le cas de la version 1.6 E85 fonctionnant au superéthanol. Forte de ses 90 chevaux, cette Sandero offre vraiment tout d'une grande. Et la nouvelle méthode de calcul de ses émissions de CO₂, 130 g/km du « puits à la roue » avec la filière bié-herbes-ya, l'affranchit en France d'un malus qui aurait été rédhibitoire s'agissant d'une voiture low-cost.

Le vrai problème, c'est que les pompes distribuant l'E85 se font trop rares dans notre pays. Mais le moteur de la Sandero 1.6 E85 fonctionne aussi avec de l'essence.

Dacia propose déjà une vraie gamme et ce n'est qu'un début. Nous avons eu l'opportunité de découvrir une Sandero Stepway commercialisée au Brésil qui, tout en restant une deux-roues motrices, ressemble à un 4x4. Une métamorphose très réussie

qui rappelle celle opérée en son temps par la Matra Rancho. L'introduction de la Sandero Stepway dans la gamme européenne est à l'ordre du jour. Elle y seconderait un vrai SUV qui devrait être présenté en 2010.

Enfin, la marque roumaine exposera au Salon de Genève, début mars, un prototype préfigurant le premier coupé low-cost de l'histoire. Il va falloir songer sérieusement à pousser les murs dans les concessions Renault...

Thierry Etienne

L'essentiel des Sandero

1.2 16V : 4 cyl, essence
1 149 cm³, 75 ch à 5 500 tr/min,
107 Nm à 4 250 tr/min, 0 à
100 km/h en 13,6 sec., 100 km/h,
consommation : 5,9 l (139 g/km
CO₂), poids : 975 kg. Prix :
à partir de 7 900 €. Bonus : 0.
Disponibilité : immédiate.

1.4 GPL : 4 cyl, essence
1 300 cm³, 75 ch à 5 500 tr/min,
112 Nm à 3 000 tr/min, 0
à 100 km/h en 13 sec., 161 km/h,
consommation : N.C. (de 140
g/km CO₂), poids : 1 065 kg.
Prix : à partir de 9 300 €. Bonus :
2 000 €. Disponibilité :
fin mars.

1.5 dCi 70 : 4 cyl, diesel turbo
1 461 cm³, 70 ch à 4 000
tr/min, 160 Nm à 1 700 tr/min,
0 à 100 km/h en 15 sec.,
107 km/h, consommation : 4,5 l
(120 g/km CO₂), poids : 1 000
kg. Prix : à partir de 10 500 €. Bonus :
700 €. Disponibilité :
immédiate.

1.6 E85 : 4 cyl, essence,
1 598 cm³, 90 ch à 5 500 tr/min,
128 Nm à 3 000 tr/min, 0 à
100 km/h en 11,5 sec., 174 km/h,
consommation : 7,2 l (170 g/km
CO₂), 130 g corrigé, poids :
980 kg. Prix : env. 10 000 €. Bonus : 0. Disponibilité : juin.
Caractéristiques communes :
dimensions : 4 020 x 1 745 x
1 534 mm, coffre : 320/1 200 dm³,
boîte manuelle 5 vitesses.

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 REGLLEMENTAIRES 5

Parution de la BSEI 09-007
portant reconnaissance du Cahier des
charges professionnel pour la
fabrication et l'exploitation des
réservoirs GPL petit vrac

DANS LA PRESSE 12

1 STATISTIQUES

DONNÉES CLIMATIQUES ⁽¹⁾:

	FEV-2009	FEV-2008
Température moyenne	4°8	7°4
Nombre de jours ouvrés	20	21
Degrés-jours du mois	342,7	283,6
Coefficient de rigueur	1,035	0,856
Degrés-jours cumulés	799,1	601,4

(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 2009

- > Ventes « vrac » février 09 vs février 08 : + 10,3 %
- > Ventes « condi » février 09 vs février 08 : - 2,9 %
- > Total des ventes février 2009 vs février 2008 : + 7,3 %

Comité Français du
Butane et du Propane

8, terrasse Bellini

92807 PUTEAUX CEDEX

contact@cfbp.fr

www.cfbp.fr

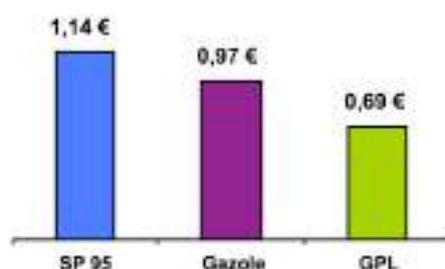
N° SIRET : 784 855 033 00063

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

	MOIS			CUMUL		
	Fév-2009	Fév-2008	variation	Fév-2009	Fév-2008	variation
BUTANE						
conditionné	25 622	25 287	+ 1,3%	56 098	56 409	- 0,6%
vrac	7 772	7 761	+ 0,1%	15 902	18 688	- 14,9%
s/total Butane	33 394	33 048	+ 1,0%	72 000	75 097	- 4,1%
PROPANE						
conditionné	11 523	11 787	- 2,2%	24 834	25 077	- 1,0%
Condi/carburant	5 412	6 742	- 19,7%	10 561	13 155	- 19,7%
s/total conditionné	16 935	18 529	- 8,6%	35 395	38 232	- 7,4%
Vrac carburant	2 547	3 253	- 21,7%	4 883	6 561	- 25,6%
Vrac 0/6 T	136 908	115 402	+ 18,6%	284 854	261 746	+ 8,8%
Vrac 6/12 T	18 956	17 508	+ 8,3%	42 516	38 476	+ 10,5%
Vrac 12/80 T	29 960	28 238	+ 6,1%	66 633	59 977	+ 11,1%
Vrac 0/80 T	185 824	161 148	+ 15,3%	394 003	360 199	+ 9,4%
Vrac > 80 T	29 089	32 733	- 11,1%	64 376	66 723	- 3,5%
Réseau canalisé	10 171	8 553	+ 18,9%	18 728	15 821	+ 18,4%
Sous-total vrac	227 631	205 687	+ 10,7%	481 990	449 304	+ 7,3%
Sous-total PROPANE	244 566	224 216	+ 9,1%	517 385	487 536	+ 6,1%
GPLc / Stations	7 040	8 356	- 15,7%	14 658	17 844	- 17,9%
Total conditionné	42 557	43 816	- 2,9%	91 493	94 641	- 3,3%
Total vrac	235 403	213 448	+ 10,3%	497 892	467 992	+ 6,4%
TOTAL	285 000	265 620	+ 7,3%	604 043	580 477	+ 4,1%
Dont carburant	14 999	18 351	- 18,3%	30 102	37 560	- 19,9%

BAROMETRE MENSUEL DU GPL CARBURANT : février 2009

Le carburant le moins cher à la pompe : 0,69 euro/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 février

Régions	MOIS			CUMUL		
	Fév-2009	Fév-2008	variation	Fév-2009	Fév-2008	variation
Alsace	23	3	+ 667%	31	22	+ 41%
Aquitaine	44	55	- 20%	87	124	- 30%
Auvergne	9	20	- 55%	27	48	- 44%
Basse-Normandie	16	19	- 16%	24	39	- 38%
Bourgogne	6	20	- 70%	17	44	- 61%
Bretagne	20	26	- 23%	40	68	- 41%
Centre	26	42	- 38%	59	78	- 24%
Champagne-Ardenne	5	14	- 64%	8	27	- 70%
Corse	2	8	- 75%	2	19	- 89%
Franche-Comté	10	43	- 77%	18	110	- 84%
Haute-Normandie	40	33	+ 21%	58	63	- 8%
Ile-de-France	6	11	- 45%	14	20	- 30%
Languedoc-Roussillon	18	25	- 28%	32	52	- 38%
Limousin	12	29	- 59%	21	45	- 53%
Lorraine	17	15	+ 13%	31	24	+ 29%
Midi-Pyrénées	35	48	- 27%	64	104	- 38%
Nord-Pas-de-Calais	14	41	- 66%	32	74	- 57%
Pays de la Loire	29	37	- 22%	53	64	- 17%
Picardie	34	21	+ 62%	46	42	+ 10%
Poitou-Charentes	17	30	- 43%	48	70	- 31%
Provence-Alpes Côte d'Azur	38	28	+ 36%	59	63	- 6%
Rhône-Alpes	67	86	- 22%	128	158	- 19%
TOTAL	488	654	- 25%	899	1 358	- 34%

STATISTIQUES DE CONNEXIONS AU SITE INTERNET www.cfbp.fr en février

Nombre de visites en février 2009 : 15 295

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

- 1- GPL : 2 981
- 2- Les gaz butane propane : 2 632
- 3- Comment rouler au GPL : 1 405
- 4- Questions/Réponses sur le GPL c : 994
- 5- Les installations butane et propane : 926
- 6- Carte des stations-service : 632
- 7- Véhicules GPL neufs : 623
- 8- Carte de France du GPL : 619
- 9- GPL carburant : 597
- 10- Pourquoi rouler au GPL : 540



2 ACTUALITES TECHNIQUES ET REGLEMENTAIRES

PARUTION DE LA BSEI N°09-007 portant reconnaissance du Cahier des charges professionnel pour la fabrication et l'exploitation des réservoirs GPL petit vrac

La décision BSEI n°09-007 du 3 février 2009 approuve le « Cahier des charges professionnel pour la fabrication et l'exploitation des réservoirs GPL petits vrac », cahier des charges édité par le CFBP sous la référence MA.PV/CC.01 édition 4 du 3 octobre 2008.


LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ
REPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Direction générale de la prévention
des risques

Paris, le 3 février 2009

Service des risques
technologiques
Bureaux de la sécurité
des équipements industriels

Référence : BSEI n° 09-007

L:\BSEI\2009\11\11\Decision_CTF_gpl_petit_vrac_09007.doc

DÉCISION
relative à la mise en service et à l'exploitation
des réservoirs de stockage de gaz de pétrole liquéfiés.

Le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire,

Vu le décret du 18 janvier 1943 modifié portant règlement sur les appareils à pression de gaz ;

Vu le décret n° 99-1046 du 13 décembre 1999 modifié relatif aux équipements sous pression ;

Vu les arrêtés du 28 décembre 1998 modifiés fixant les caractéristiques du butane commercial et du propane commercial, notamment leurs articles 2 ;

Vu l'arrêté du 24 janvier 1994 relatif aux caractéristiques du gaz de pétrole liquéfié carburant (GPL-c), notamment son article 1^{er} ;

Vu l'arrêté du 15 mars 2000 modifié relatif à l'exploitation des équipements sous pression, notamment ses articles 11 (§7), 18 et 23 (§8) ;

Vu la décision DM-T/P n°30 708 du 17 mars 1999 relative au remplacement du poinçon « tête de cheval » par une étiquette autocollante ;

Vu la décision BSEI n° 07-107 du 13 avril 2007 relative au remplacement de l'épreuve hydraulique, lors de la requalification périodique de certains équipements sous pression, par un essai sous pression de gaz contrôlé par émission acoustique ;

Vu la demande en date du 3 octobre 2008 du Comité français du butane et du propane et vu le « Cahier des charges professionnel pour la fabrication et l'exploitation des réservoirs GPL petit vrac » référencé MA.PV/CC.01 Édition 4 du 3 octobre 2008, y compris les procédures, spécifications techniques et guides d'application qui y sont référencés ;

Vu l'avis en date du 14 novembre 2008 de la Commission centrale des appareils à pression (Section permanente générale),

.....

Présent pour l'avenir
www.developpement-durable.gouv.fr

5, place des Vins de France 75673 PARIS CEDEX 12 - TEL : 01 53 44 27 31
Fax : 01 53 44 26 30


Comité Français
Butane Propane

Décide :**Article 1^{er}**

La présente décision s'applique aux réservoirs cylindriques dits « petit vrac », fixes, en acier, présentant un volume au plus égal à 12 m³ et qui sont utilisés pour le stockage d'un mélange de butane et de propane conforme aux exigences de l'article 2 (alinéas b à g) de l'un des arrêtés du 28 décembre 1968 modifiés susvisés, ou de gaz de pétrole liquéfiés carburant (GPL-c) conforme aux exigences de l'article 1^{er} de l'arrêté du 24 janvier 1994 susvisé.

Les exploitants de ces réservoirs peuvent bénéficier des aménagements prévus par les articles 3 à 10 ci-après et résumés en annexe à la présente décision lorsque les deux conditions suivantes sont satisfaites :

- Les réservoirs sont construits conformément aux dispositions des décrets du 18 janvier 1943 ou du 13 décembre 1999 susvisés ainsi qu'aux exigences supplémentaires fixées par le titre I du cahier des charges référencé MA.PV/CC.01 édition 4 du 3 octobre 2008 susvisé. En particulier, conformément au point 8.1 de ce cahier des charges, leur fabricant doit disposer d'un système qualité certifié par un organisme indépendant, prévoyant le respect des exigences dudit cahier des charges.
- Ils sont installés, exploités et contrôlés conformément à l'arrêté du 15 mars 2000 modifié susvisé ainsi qu'aux exigences supplémentaires du même cahier des charges.

Article 2

Chaque exploitant qui souhaite bénéficier des dispositions de la présente décision doit, en outre, adresser individuellement au ministre chargé de la sécurité industrielle une lettre par laquelle il s'engage à :

- a) Respecter les exigences supplémentaires du cahier des charges susvisé et de l'ensemble de ses annexes dans leur intégralité et dans leur dernière version.
- b) Faire exécuter les opérations de remplissage, d'entretien et de suivi des réservoirs par du personnel compétent et être en mesure de justifier de la compétence et des moyens nécessaires pour assurer ces opérations.
- c) Enregistrer ces opérations et disposer de moyens d'enregistrement adaptés.
- d) Transmettre au ministre chargé de la sécurité industrielle l'ensemble des déclarations et bilans prévus à l'article 11 de la présente décision.
- e) Disposer, le cas échéant, des documents contractuels prévus par l'article 5 (§5) de l'arrêté du 15 mars 2000 susvisé lorsque l'exploitant n'est pas le propriétaire du réservoir. Ces documents doivent comprendre une clause précisant que l'exploitant assure sous sa responsabilité, en lieu et place du propriétaire, les opérations concernant l'entretien et les contrôles périodiques des réservoirs ou de leurs accessoires. A la cessation du contrat d'entretien, les documents relatifs au suivi en service du réservoir doivent être remis à leur propriétaire.
- f) Se prêter aux actions de surveillance qui pourraient être réalisées par les agents de l'administration chargés du contrôle des équipements sous pression et leur transmettre toute information requise.

En outre, l'exploitant indique ceux des aménagements réglementaires prévus par la présente décision dont il souhaite bénéficier. Toute modification est portée préalablement à la connaissance du ministre chargé de la sécurité industrielle.

Les exploitants peuvent se rassembler au sein d'un groupement. Dans ce cas, chaque exploitant précise le groupement auquel il appartient et les missions confiées au groupement. L'exploitant garde néanmoins la responsabilité de la bonne exécution de ses engagements. Toute modification de la composition d'un groupement doit donner lieu, dans les plus brefs délais, à une information du ministre chargé de la sécurité industrielle par le ou les exploitants concernés. Les exploitants du groupement agissent

de manière conjointe et solidaire pour l'application des décisions relatives à l'activité du groupement.

En cas de non respect d'un de ces engagements, l'exploitant perd le bénéfice de la présente décision.

Article 3

Le présent article s'applique uniquement aux familles de réservoirs cités à l'article 1^{er} d'un volume au plus égal à 8 m³. Par application du dernier alinéa de l'article 18 de l'arrêté du 15 mars 2000 susvisé, la documentation technique de la déclaration de mise en service, commune à une famille de plusieurs équipements identiques, peut être remplacée par une attestation de conformité au titre II du cahier des charges précité relatif à l'installation et à la mise en service des réservoirs.

Article 4

Par application des articles 1^{er} à 3 de la décision BSEI n° 07-107 du 13 avril 2007 susvisée, le remplacement de l'épreuve hydraulique par un essai de mise sous pression pneumatique avec contrôle par émission acoustique, prévu dans les articles 6 et 8 ci dessous, doit être réalisé conformément aux dispositions de la procédure CFBP MA.PV/PR04 Edition 4 du 20 juillet 2006.

Article 5

Par application de l'article 11 (§7) de l'arrêté du 15 mars 2000 susvisé, la vérification extérieure de l'inspection périodique :

- des réservoirs enterrés sous protection cathodique,
- des réservoirs enterrés sous enveloppe en matière plastique,
- des réservoirs enterrés avec un revêtement "Bilulutex", pour autant que l'agrément de ce revêtement par la Marine nationale reste valable,

peut être limitée à la partie accessible sous réserve, pour les deux premières catégories de réservoirs, du résultat favorable des contrôles complémentaires prescrits par le point 4.3 de la procédure MA.PV/PR.02 Edition 3 du 19 décembre 2007.

Article 6

Le présent article concerne la requalification périodique des réservoirs :

- présentant un volume au plus égal à 12 m³ lorsqu'ils sont aériens ou à 8 m³ lorsqu'ils sont enterrés,
- dont la date de contrôle final de fabrication n'est pas antérieure de plus de trente ans,
- satisfaisant aux dispositions du point 17.1 du cahier des charges précité.

Pour les réservoirs existants, l'exploitant doit transmettre au ministre chargé de la sécurité industrielle, une déclaration du fabricant attestant que les réservoirs ont bien été fabriqués conformément aux dispositions du titre II du décret du 13 décembre 1999 modifié et des éditions du cahier des charges MA.PV/CC.01 en vigueur au moment de leur construction.

Par application de l'article 23 (§8) de l'arrêté du 15 mars 2000 susvisé, la requalification périodique des réservoirs regroupés en lots homogènes est précisée comme suit. A chaque lot est associé un échantillon de réservoirs, dont l'effectif est déterminé conformément au point 17.4.1 du cahier des charges précité. L'échantillon est constitué, jusqu'à 80% maximum de l'effectif de l'échantillon de réservoirs en retour de clientèle contrôlés au plus deux ans avant l'année de requalification. Un organisme habilité désigne le complément de l'échantillon.

Chaque réservoir de l'échantillon fait l'objet des contrôles prévus par l'article 23 (§2) de l'arrêté du 15 mars 2000 susvisé et est soumis à des contrôles complémentaires comprenant des mesures d'épaisseurs par ultrasons et des contrôles radiographiques. Les contrôles complémentaires sont effectués par un organisme de contrôle indépendant conformément au point 4.9 du cahier des charges précité. La vérification intérieure et les contrôles complémentaires peuvent être réalisés après l'épreuve hydraulique.

Lorsque l'échantillon comporte des réservoirs enterrés en clientèle, ces derniers font l'objet des contrôles prévus par l'article 23 (§2) de l'arrêté du 15 mars 2000 susvisé avec les aménagements suivants :

- L'épreuve hydraulique peut être remplacée par un essai de mise sous pression avec contrôle par émission acoustique dans les conditions prévues à l'article 4.
- Les réservoirs enterrés qui bénéficient de la disposition précédente peuvent être dispensés de vérification intérieure. Leur vérification extérieure peut être limitée à la partie accessible sous réserve du résultat favorable des contrôles complémentaires prescrits par le point 4.3 de la procédure MA.PV/PR.02 édition 3 du 19 décembre 2007.

L'organisme habilité analyse les résultats des contrôles selon le point 17.6 du cahier des charges. En cas de résultats satisfaisants des essais sur les échantillons, les lots de réservoirs correspondants y compris les réservoirs de l'échantillon sont requalifiés. En cas de défaut générique de fabrication, l'exploitant informe, dans les plus brefs délais, le ministre chargé de la sécurité industrielle des actions qu'il va entreprendre pour y remédier dans les meilleurs délais.

Les dispositions prévues par les articles 23 et 26 de l'arrêté du 15 mars 2000 susvisé pour la vérification des accessoires s'appliquent aux accessoires des réservoirs de l'échantillon.

La vérification des accessoires de sécurité des autres réservoirs du lot est réalisée indépendamment de la procédure de requalification par échantillonnage, conformément à la procédure MA.PV/PR.10 Edition 3 du 19 décembre 2007. Les accessoires de sécurité sont classés en catégorie 1, 2 ou 3 selon les critères définis dans ladite procédure.

Le recensement des accessoires de sécurité doit être maintenu à jour par l'exploitant.

Les accessoires de sécurité sont retirés du service si :

- ils ont été fabriqués avant le 1^{er} janvier 2004 et sont issus d'un lot de fabrication classé en catégorie 3 ou sont âgés de plus de trente ans ;
- ils ont été fabriqués entre le 1^{er} janvier 2004 et le 31 décembre 2006 et sont issus d'un lot de fabrication classé en catégorie 2 ou 3 ;
- ils ont été fabriqués à partir du 1^{er} janvier 2007 et :
 - soit ils sont issus d'un lot de fabrication classé en catégorie 1 et au moins 20% des accessoires testés ont une pression d'ouverture supérieure strictement à 105% de la pression nominale,
 - soit ils sont classés en catégorie 2 ou 3.

Ces retraits peuvent être réalisés à l'occasion des inspections périodiques ou lors de campagnes spécifiques, qui ne peuvent s'étendre sur plus de trois années consécutives.

Article 7

Tout réservoir aérien dont le volume est compris entre 8 m³ et 12 m³ appartenant à un lot bénéficiant du régime de requalification par échantillonnage, utilisé à l'emmagasinage de GPL carburant, destiné à changer d'usage pour une utilisation propane et dont la requalification périodique remonte à plus de cinq ans, doit subir avant sa mise en service une requalification périodique.

Article 8

Le présent article s'applique aux réservoirs pour lesquels l'exploitant bénéficie des dispositions de la décision du 13 avril 2007 susvisée, relative au remplacement de l'épreuve hydraulique de la requalification périodique par un essai de mise sous pression avec contrôle de l'émission acoustique. Lors de la requalification périodique, les réservoirs enterrés sous protection cathodique ou sous enveloppe plastique sont dispensés de vérification intérieure et la vérification extérieure peut être limitée à la partie accessible sous réserve du résultat favorable des contrôles complémentaires prescrits par le point 4.3 de la procédure MA.PV/PR.02 Edition 3 du 19 décembre 2007.

Article 9

Les aménagements réglementaires prévus par le présent article sont limités à la quatrième requalification périodique des réservoirs cités à l'article 6 de la présente décision. Ils ne concernent pas les réservoirs de retour de clientèle qui doivent soit subir une requalification périodique dans les conditions prévues par l'arrêté du 15 mars 2000 susvisé, soit être retirés du service.

Par application de l'article 23 (§8) de l'arrêté du 15 mars 2000 susvisé, la requalification périodique des réservoirs aériens, fabriqués antérieurement à l'année 1973 et faisant partie d'un lot de fabrication ayant satisfait à l'évaluation préalable mentionnée dans les procédures MA.PV/PR.12-1 Edition 4 du 3 octobre 2008 et MA.PV/PR.12-2 Edition 2 du 3 octobre 2008 comprend une inspection renforcée sur site et un examen des accessoires de sécurité associés à l'équipement sous pression réalisés par un expert d'un organisme habilité au titre du décret du 13 décembre 1999 susvisé, selon la procédure MA.PV/PR.12-3 Edition 2 du 3 octobre 2008.

Ces équipements sous pression sont dispensés de vérification intérieure et d'épreuve hydraulique sous réserve du résultat favorable des contrôles complémentaires de l'inspection renforcée susvisée.

Le succès de la requalification périodique est attesté par l'apposition, par l'expert qui y a procédé, d'une étiquette adhésive sous réserve du respect des articles 3 à 5 de la décision DM-T/P n°30 708 du 17 mars 1999 susvisée.

Article 10

Par application de l'article 23 (§8) de l'arrêté du 15 mars 2000 susvisé, la vérification intérieure de la requalification périodique peut être réalisée après l'épreuve hydraulique pour les réservoirs visés à l'article 1^{er}.

Article 11

Au plus tard le 31 mars de chaque année, l'exploitant ou le groupement auquel il appartient transmet au ministre chargé de la sécurité industrielle les bilans de l'application de la présente décision durant l'année calendaire précédente.

- ✓ *Remplacement de la requalification périodique individuelle des réservoirs par un contrôle par échantillonnage :*

Le bilan comprend, par lot de fabrication :

- L'identification du lot : numéro, fabricant(s), effectif du lot ...
- Les résultats, le cas échéant détaillés en sous-lot : requalification périodique accordée, requalification périodique prononcée pour une partie seulement du lot (avec identification du sous lot refusé), requalification périodique du lot refusée, investigations en cours.
- Les actions correctives éventuelles mises en œuvre.
- Pour les lots faisant l'objet d'investigations en cours, les résultats finaux vis-à-vis de la requalification périodique du lot sont mentionnés dans le bilan de l'année suivante.

- ✓ *Remplacement de la vérification individuelle des accessoires de sécurité par un contrôle par échantillonnage :*

Le pétitionnaire transmet les résultats des essais menés sur les échantillons représentatifs des lots des accessoires de sécurité ainsi que la classification des lots qui en résulte.

- ✓ *Requalification périodique des réservoirs aériens fabriqués antérieurement à l'année 1973 :*

Le bilan comprend, par lot de fabrication :

- le nombre de réservoirs n'ayant pas satisfait à l'évaluation préalable citée à l'article 9 ci-dessus ;
- le nombre de requalifications prévues et réalisées ;
- le nombre de requalifications refusées ;
- les constats effectués et les actions correctives éventuelles réalisées ;

A ce bilan sont annexées :

- la liste des réservoirs dont la requalification périodique prévue n'a pu être réalisée ou dont la requalification a été refusée avec mention du lieu d'installation ;
- une déclaration des exploitants attestant du retrait du service des réservoirs qui n'ont pas pu être inspectés ou dont la requalification a été refusée lors de la campagne précédente.

Article 12

Sont abrogés :

- Le 2^e de l'article 1^{er} de la DM-T/P n°16 315 du 4 juillet 1979 relative à l'exécution, postérieure à l'épreuve hydraulique, de la visite intérieure de certains réservoirs fixes de stockage ;
- Les décisions :
 - DM-T/P n° 19 845 du 26 février 1985 relative à la dispense de vérification extérieure périodique des réservoirs de stockage de gaz de pétrole liquéfiés dits « petit vrac » enterrés avec un revêtement « Bitulutex » ;
 - DM-T/P n° 22 518 du 13 janvier 1989 relative à la requalification périodique par contrôle statistique des réservoirs de stockage de gaz de pétrole liquéfiés de 5 tonnes ou de 12 m³ ;
 - DM-T/P n° 32 325 du 9 décembre 2002 relative à l'exploitation de certains réservoirs de stockage de gaz de pétrole liquéfiés dits « petit vrac » ;
 - BSEI n° 05-241 du 12 juillet 2005 relative à la requalification périodique des réservoirs de gaz de pétrole liquéfiés aériens dits « petit vrac » fabriqués antérieurement à l'année 1968 ;
 - BSEI n° 05-443 du 23 décembre 2005 relative à la vérification des accessoires de sécurité lors de la requalification des réservoirs de stockage de gaz de pétrole liquéfiés dits « petit vrac » et au maintien en service de certains accessoires de sécurité susceptibles d'être non conformes ;
 - BSEI n° 07-103 du 6 avril 2007 relative au remplacement de l'épreuve hydraulique de la requalification périodique par un essai de mise sous pression pneumatique avec contrôle de l'émission acoustique pour certains réservoirs de stockage de gaz de pétrole liquéfiés enterrés dits « petit vrac » ;
 - BSEI n° 08-032 du 25 janvier 2008 relative à la requalification périodique des réservoirs de gaz de pétrole liquéfiés aériens dits « petit vrac » fabriqués antérieurement à l'année 1973.

Article 13

Toute modification du cahier des charges cité à l'article 1^{er}, des procédures, spécifications techniques et guides d'application qui y sont référencés devra faire l'objet d'une information préalable du ministre chargé de la sécurité industrielle. La mise en application du nouvel indice du cahier des charges ne pourra pas intervenir avant que le ministre en charge de la sécurité industrielle ait pris une nouvelle décision de reconnaissance du guide ou ait fait connaître le caractère non notable des modifications.

Article 14

Les exploitants doivent se tenir informés des mises à jour et des modifications apportées au cahier des charges précité. Ces informations ainsi que le cahier des charges précité peuvent être obtenus auprès du Comité français du butane et du propane (CFBP), 8 terrasse Bellini, 92807 PUTEAUX Cedex.

Article 15

Le directeur général de la prévention des risques est chargé de l'application de la présente décision, qui sera publiée au bulletin officiel du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire.

Pour le ministre et par délégation :
Le directeur général
de la prévention des risques,



Laurent MICHEL

Pour ampliation,
Le chef du bureau de la sécurité
des équipements industriels,



ANNEXE A LA DÉCISION BSEI N° 09-007 DU 3 FEVRIER 2009

Aménagements réglementaires prévus par le cahier des charges
référéncé MA.PVICC.01 édition 4 du 3 octobre 2008

Article de la présente décision	Article de l'arrêté du 05/05/2008 modifié	Objet de l'aménagement	Réservoirs de GPL de l'article 1 ^{er} concernés	Chapitre, paragraphe ou procédure du cahier des charges cités dans la décision
3	16 (dernier alinéa)	Documentation technique pour les déclarations de mise en service communes à une famille.	Réservoirs de volume au plus égal à 8 m ³ .	Titre II.
5	11 (§7)	Vérification extérieure de l'inspection périodique.	Réservoirs enterrés sur le site d'exploitation.	Point 4.3 de la procédure MA.PVPR.02 Ed.3 du 19 décembre 2007.
6	23 (§8)	Remplacement des 3 premières requalifications périodiques par un contrôle par échantillonnage. Modification des opérations pour certains réservoirs des échantillons.	(a)	Points 17.1, 17.4.1 et 17.6 du cahier des charges. Point 4.3 de la procédure MA.PVPR.02 Ed.3 du 19 décembre 2007.
		Contrôle par échantillonnage des accessoires de sécurité.	(a) qui n'appartiennent pas à l'échantillon.	MA.PVPR.10 Ed.3 du 19 décembre 2007.
6	23 (§8)	Modification des opérations de la requalification périodique. (Remplacement de l'épreuve hydraulique par une épreuve de mise sous pression avec suivi par émission acoustique. Dépense de vérification intérieure. Limitation de la vérification extérieure.)	Réservoirs enterrés sous protection cathodique ou sous enveloppe plastique.	Point 4.3 de la procédure MA.PVPR.02 Ed.3 du 19 décembre 2007.
8	23 (§8)	Modification des opérations de la requalification périodique.	Réservoirs aériens fabriqués avant 1973 et appartenant à des lots ayant bénéficié des contrôles par échantillonnage pour les 3 premières requalifications périodiques.	MA.PVPR.12-1 Ed.4, du 3 octobre 2008, 12-2 Ed.2 du 3 octobre 2008 et 12-3 Ed.2 du 3 octobre 2008.
10	23 (§8)	Ordre des opérations de la requalification périodique.	Tous.	

(a) Réservoirs du champ d'application de l'article 6.

Création des Directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL)

■ Décret n° 2009-235 du 27 février 2009 relatif à l'organisation et aux missions des directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (*JO du 28 février 2009*)

Les Directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement sont des services déconcentrés relevant du MEEDDAT. Dans chaque région, la DREAL est créée par fusion de la Direction régionale de l'équipement, de la Direction régionale de l'environnement et de la Direction régionale de l'industrie, de la recherche et de l'environnement.

> Le GPL veut sa seconde chance, Les Echos, 19-03-2009

Date: 19/03/2009
 OJD: 121630
 Page: 21
 Edition: (FR)
 Suppl.:
 Rubrique: Industrie

Les Echos
 LE MONDE ET L'ÉCONOMIE

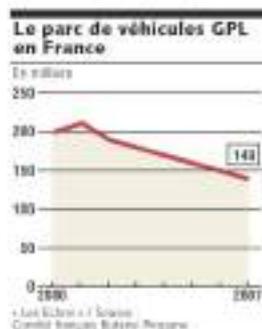


AUTOMOBILE

Les ventes de voitures neuves fonctionnant au GPL déclinent régulièrement en France. Pourtant, en 2008, avec la hausse du prix des carburants, ce système a été davantage installé en « seconde monte » sur des véhicules en circulation.

Le GPL veut sa seconde chance

Le gaz de pétrole liquéfié (GPL), qui se voulait être la seule alternative crédible et pas trop chère aux carburants traditionnels (essence et gazole), est bousculé aujourd'hui par des nouveautés venues : motorisations hybrides, biocarburants et, demain, voiture 100% électrique possède par Renault. Méconnaissance de la formule, interrogations autour des risques d'incendie dans les parkings souterrains, peur de ne pas trouver de station-service équipée de GPL, les freins psychologiques sont nombreux pour cette filière. Depuis un changement de réglementation survenu en 2001, les ventes de voitures équipées de cette motorisation déclinent en France, alors qu'elles ont progressé de 30,5 % dans le monde en 2007 et de 10 % en Europe. Le GPL est un mélange de gaz (65 %) et de pétrole (35 %). Ses avantages : un coût à la pompe d'environ 70 centimes le litre, grâce à une très faible fiscalité et des émissions d'oxydes



d'azote et de CO₂ inférieures à celles de l'essence. Pourtant, malgré l'offre de certains constructeurs (Chevrolet, Fiat, et depuis peu, Dacia) et la flambée sans précédent des prix de l'essence au premier semestre, les ventes de voitures de ce type ont encore reculé de 27 % en France

l'an dernier, pour atteindre seulement 2 600 unités, sur un total de 2 millions. En revanche, le nombre de voitures « normales » à essence transformées par un installateur spécialisé a augmenté de 24 %, en 2008, pour passer à 4 400 véhicules.

Le filon de bonus fiscal

Voulant exploiter le filon du bonus fiscal de 2 000 euros sur les voitures propres, qui s'applique aussi bien au neuf qu'à la « seconde monte », les professionnels veulent promouvoir cette seconde solution, pour relancer le marché. Une opération pilote de marketing direct vient d'être lancée dans cinq départements (Loire-Atlantique, Yvelines, Ille-et-Vilaine, Rhône et Maine-et-Loire), pour convaincre les utilisateurs de voitures à essence de les convertir au GPL, après transformation chez un spécialiste. « Avec le bonus écologique de 2 000 euros, l'opération ne coûte que 300 euros à l'automobiliste, qui

va faire ainsi baisser immédiatement de 30 % son budget carburant », indique Joël Pedesac, président du Comité français du butane et du propane (CFBP). Sur les 15 millions de voitures à essence en circulation en France, quelque 100 000 sont éligibles au bonus et passeraient au GPL, estime-t-il.

De là à convertir tous les Français concernés... Au chapitre des infrastructures, seules 1 850 stations-service proposent en France ce carburant alternatif, soit 15 % du parc, et leur nombre diminue tous les ans. Mais l'automobiliste est assuré de ne pas rester en panne sèche, puisqu'il peut toujours puiser sur son deuxième réservoir, celui prévu pour l'essence. Quant à l'éthanol, qui forme l'essentiel du carburant E85 prévu pour les moteurs « flexfuel », « il est beaucoup plus dur pour la métallurgie des moteurs que le GPL », avertit Joël Pedesac.

DENIS FARSILLER



SOMMAIRE

STATISTIQUES DE MARS 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

ACTUALITES TECHNIQUES ET REGLEMENTAIRES 4

Transport des marchandises
dangereuses : évolution de la
réglementation
SYGEDEF, une nouvelle base de
données créée par le CFBP

EN BREF 6

Bilan de la conférence de presse
Rallye de Monte-Carlo édition 2009
Campagne de communication GPLc :
données intermédiaires
« Guide réglementaire des GPL » en
ligne sur www.cfbp.fr
Un nouveau logo GPL à l'étude

DANS LA PRESSE 9



1 STATISTIQUES

DONNÉES CLIMATIQUES (1):

	MARS-2009	MARS-2008
Température moyenne	8°1	7°9
Nombre de jours ouvrés	22	20
Degrés-jours du mois	276,5	282,3
Coefficient de rigueur	1,023	1,044
Degrés-jours cumulés	1 075,6	883,6

(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 2009

- > Ventes « vrac » mars 2009 vs mars 2008 : + 7,2 %
- > Ventes « condi » mars 2009 vs mars 2008 : - 1,0 %
- > Total des ventes mars 2009 vs mars 2008 : + 5,1 %

Comité Français du
Butane et du Propane

8, terrasse Bellini

92807 PUTEAUX CEDEX

contact@cfbp.fr

www.cfbp.fr

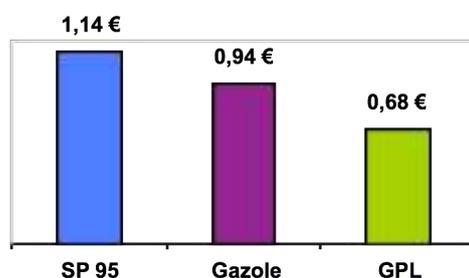
N° SIRET : 784 855 033 00063

VENTES DE GPL EN France (en tonnes) : adhérents du CFBP – mois de mars 2009

	MOIS			CUMUL		
	mars-2009	mars-2008	Variation	mars-2009	mars-2008	Variation
BUTANE						
conditionné	24 962	25 079	- 0,5%	81 060	81 488	- 0,5%
vrac	8 532	7 801	+ 9,4%	24 434	26 489	- 7,8%
s/total Butane	33 494	32 880	+ 1,9%	105 494	107 977	- 2,3%
PROPANE						
conditionné	11 779	11 424	+ 3,1%	36 613	36 501	+ 0,3%
Condi/carburant	5 957	6 635	- 10,2%	16 518	19 790	- 16,5%
s/total condi	17 736	18 059	- 1,8%	53 131	56 291	- 5,6%
Vrac carburant	2 686	3 080	- 12,8%	7 569	9 641	- 21,5%
Vrac 0/6 T	94 337	82 958	+ 13,7%	379 191	344 704	+ 10,4%
Vrac 6/12 T	15 293	14 794	+ 3,4%	57 809	53 270	+ 8,5%
Vrac 12/80 T	23 744	23 552	+ 0,8%	90 377	83 529	+ 8,2%
Vrac 0/80 T	133 374	121 304	+ 10,0%	527 377	481 503	+ 9,5%
Vrac > 80 T	25 631	27 777	- 7,7%	90 007	94 500	- 4,8%
Réseau canalisé	6 313	4 707	+ 34,1%	25 041	20 528	+ 22,0%
Sous-total vrac	168 004	156 868	+ 7,1%	649 994	606 172	+ 7,2%
s/total PROPANE	185 740	174 927	+ 6,2%	703 125	662 463	+ 6,1%
GPLc / Stations	7 701	8 093	- 4,8%	22 359	25 937	- 13,8%
Total conditionné	42 698	43 138	- 1,0%	134 191	137 779	- 2,6%
Total vrac	176 536	164 669	+ 7,2%	674 428	632 661	+ 6,6%
TOTAL	226 935	215 900	+ 5,1%	830 978	796 377	+ 4,3%
Dont carburant	16 344	17 808	- 8,2%	46 446	55 368	- 16,1%

BAROMETRE MENSUEL DU GPL CARBURANT : mars 2009

Le carburant le moins cher à la pompe : 0,68 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 mars 2009

Régions	MOIS			CUMUL		
	Mars-2009	Mars-2008	variation	Mars-2009	Mars-2008	variation
Alsace	16	22	- 27%	47	44	+ 7%
Aquitaine	41	56	- 27%	128	180	- 29%
Auvergne	10	14	- 29%	37	62	- 40%
Basse-Normandie	9	17	- 47%	33	56	- 41%
Bourgogne	9	12	- 25%	26	56	- 54%
Bretagne	45	41	+ 10%	85	109	- 22%
Centre	16	40	- 60%	75	118	- 36%
Champagne-Ardenne	9	14	- 36%	17	41	- 59%
Corse	5	5	+ 0%	7	24	- 71%
Franche-Comté	24	28	- 14%	42	138	- 70%
Haute-Normandie	34	24	+ 42%	92	87	+ 6%
Ile-de-France	4	10	- 60%	18	30	- 40%
Languedoc-Roussillon	24	22	+ 9%	56	74	- 24%
Limousin	14	13	+ 8%	35	58	- 40%
Lorraine	6	16	- 63%	37	40	- 8%
Midi-Pyrénées	23	42	- 45%	87	146	- 40%
Nord-Pas-de-Calais	39	35	+ 11%	71	109	- 35%
Pays de la Loire	26	35	- 26%	79	99	- 20%
Picardie	23	36	- 36%	69	78	- 12%
Poitou-Charentes	11	27	- 59%	59	97	- 39%
Provence-Alpes Côte d'Azur	17	40	- 58%	76	103	- 26%
Rhône-Alpes	65	86	- 24%	193	244	- 21%
TOTAL	470	635	- 26%	1369	1993	- 31%

STATISTIQUES DE CONNEXIONS AU SITE www.cfbp.fr

⇒ Nombre de visites en mars 2009 : 18 870

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

- 1- GPL : 4 196
- 2- Les gaz butane propane : 2 781
- 3- Comment rouler au GPL : 1 687
- 4- Questions/Réponses sur le GPL c : 1 562
- 5- Les installations butane et propane : 918
 - 6- Pourquoi rouler au GPL : 901
 - 7- GPL carburant : 838
 - 8- Véhicules GPL neufs : 823
 - 9- Carte de France du GPL : 746
 - 10- Carte des stations-service : 650



2 ACTUALITES TECHNIQUES ET REGLEMENTAIRES

TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES : évolution de la réglementation

Afin d'établir un régime commun pour tous les aspects du transport des marchandises par route, chemin de fer et voies de navigation intérieure dans l'Union européenne, une directive unique a été adoptée, la directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses (parue au Journal Officiel des Communautés Européennes du 30 septembre 2008).

Pour se conformer à cette directive, les Etats membres doivent mettre en vigueur les dispositions réglementaires et administratives pour le 30 juin 2009 au plus tard.

Dans le cadre des travaux de transposition de la directive, il a été décidé d'avoir un seul arrêté pour l'ensemble des transports terrestres effectués sur le territoire national. Les arrêtés français actuels, ADR, RID et ADN, seront donc remplacés par cet arrêté unique dit « arrêté TMD », et ce à partir du 1^{er} juillet 2009.

Actuellement dans sa version projet, cet « arrêté TMD » sera examiné lors de la prochaine CITMD, le 29 avril 2009.

Structure du projet de l'arrêté TMD

Tronc commun de 27 articles organisés en 6 titres :

- Titre 1^{er} : Dispositions générales (articles 1 à 5)
Précise le champ d'application de l'arrêté et les conditions à observer lors de tout transport de marchandises dangereuses
- Titre II : Dispositions communes (articles 6 à 12)
S'applique à l'ensemble des modes par voies terrestres et complètent les dispositions ADR, RID et ADN concernant le conseiller à la sécurité, la déclaration d'incidents et accidents, la sûreté, le transport en citernes
- Titre III : Dispositions relatives aux services ou organismes désignés (articles 13 à 21)
Ces services ou organismes désignés comprennent les services de l'Etat, les organismes compétents (INERIS, CIFMD...) et les organismes agréés
- Titre IV : Dérogations (articles 22 à 24)
Transpose l'article 6 de la directive 2008/68/CE
- Titre V : Dispositions transitoires (article 25)
Reprend les dispositions transitoires applicables à l'ensemble des trois modes
- Titre VI : Conditions d'entrée en vigueur (articles 26 à 27)
Explicite les conditions d'entrée en vigueur du nouvel arrêté

+

4 annexes :

- Annexe I : contient les annexes A et B de l'ADR ainsi que les autres dispositions spécifiques au transport par route.
- Annexe II : contient l'annexe du RID ainsi que les autres dispositions spécifiques au transport par chemin de fer.
- Annexe III : contient le règlement annexé à l'ADN ainsi que les dispositions spécifiques au transport par voies de navigation intérieure.
- Annexe IV : répertorie l'ensemble des appendices visés dans les articles de l'arrêté.

Pour toute information complémentaire :

Alain Combes
Responsable Transport et formation au CFBP
a.combes@cfbp.fr

SYGEDEF : UNE NOUVELLE BASE DE DONNEES CREEE PAR LE CFBP

La base de données « SYGEDEF » est désormais en service.

Elaborée par le CFBP avec l'IRSN, cette nouvelle base de données est destinée à recueillir en temps réel toutes les données concernant la fiabilité des équipements de sécurité des sites industriels des adhérents du CFBP.

Elle sera gérée par le CFBP et alimentée directement par les adhérents du CFBP, à partir d'un site dédié et de menus déroulants prédéfinis. Les paramètres à renseigner ont été fixés à partir de l'enquête réalisée par l'IRSN auprès des adhérents.

Cet outil est le résultat d'un projet lourd démarré en juin 2007 par le CFBP et mené par le groupe de travail « Sites industriels ». Il permettra de recueillir des éléments très importants pour démontrer la fiabilité des systèmes de sécurité mis en œuvre dans les installations, centres et dépôts. Ces données constituent un point important des études de dangers.

La base SYGEDEF sera présentée au MEEDDAT lors de la réunion du Groupe de travail sectoriel le 18 mai prochain.

The screenshot shows a web application window titled "Butane Propane". The main heading is "AJOUTER UNE DÉCLARATION". On the left, there is a sidebar with navigation buttons: "Accueil", "Ajouter une déclaration", and "Liste des déclarations". Below these are dropdown menus for "Site" (selected: "Boussens"), "Famille" (selected: "Détecteur gaz"), and "Défaillance" (selected: "Défaillance à la solé"). There are also input fields for "Date de début:", "Date de fin:", and "Etat des déclarations:" (selected: "À valider"). At the bottom of the sidebar are buttons for "Ajouter un profil" and "Liste des profils", and a "Nom, Niveau:" field. The main form area contains the following fields: "Date * (jj/mm/aaaa):", "Heure * (hh:mm):", "Adhérent *:" (selected: "Antaroz"), "Site *:" (with a dropdown arrow), "Déclarant *:" (selected: "FRANCOIS Henry"), and "Description libre *:" (a large text area). The status bar at the bottom left of the window says "Terminé".

Pour toute information complémentaire :

Henri François

Responsable Sites Industriels au CFBP

h.francois@cfbp.fr

CONFERENCE DE PRESSE DU 17 MARS 2009

Le CFBP a présenté les résultats 2008 et les perspectives 2009 pour le GPL carburant lors d'une conférence de presse le 17 mars qui a réuni 16 journalistes de médias de grande audience dont RTL, Les Echos, France Soir, l'Argus, Flottes automobiles, l'AFP... Leur ont été remis, outre la présentation, le communiqué de presse reproduit ci-après, le baromètre du GPLc de mars 2009, une fiche sur le GPLc et les documents ayant trait à la campagne en cours « L'installation GPL pour 300 euros ».

Les messages mis en avant ont été le regain d'intérêt pour le GPL en 2008 du fait de la seconde monte, les atouts économiques du GPL et, bien sûr, le bonus écologique de 2 000 euros, clé de la campagne de communication.



COMMUNIQUE DE PRESSE

Le GPL carburant intéresse de plus en plus les Français !

Equiper son véhicule au GPL pour 300€, c'est aujourd'hui possible

Paris, le 17 mars 2009 – Noté dès août 2008, le regain d'intérêt des Français pour le GPL carburant s'est confirmé sur l'ensemble de l'année passée. En effet, le nombre de véhicules transformés pour rouler au GPL a enregistré une nette hausse de 24% (soit 4400 véhicules transformés au total) par rapport à 2007. La mise en place du bonus écologique de 2000 € pour les véhicules GPL ainsi que la stabilité du prix du GPL qui n'a pas varié de plus de 10% contre 38% pour l'essence (SP 95) ont contribué à cette forte progression.

La filière GPL lance une initiative majeure pour permettre aux automobilistes de rouler plus propre et moins cher sans changer de véhicule

Avec un parc de 15 millions de voitures essence actuellement en circulation sur le territoire, auquel s'ajoutent environ 600 000 nouveaux véhicules neufs par an, le marché de la transformation de véhicules pour rouler au GPL présente aujourd'hui un fort potentiel en France. En effet, ce sont presque autant de véhicules qui peuvent être adaptés pour rouler à la fois à l'essence et au GPL carburant (bicarburant).

En 2009, en parallèle à l'amélioration notable de l'offre en véhicules GPL neufs, les professionnels du GPL misent sur le marché de la transformation (ou seconde monte) et mettent en place une initiative inédite en France pour rouler au GPL à moindre coût : « Roulez au GPL pour 300€* ».

Cette opération s'appuie sur un réseau d'installateurs spécialisés qui offre aux automobilistes aujourd'hui propriétaires d'un véhicule essence éligible au bonus écologique de 2000 € (émettant au maximum 160g de CO₂/km) la possibilité de rouler au GPL.

Cette transformation du véhicule permet à l'automobiliste de réduire à la fois le coût de son plein de carburant avec un litre de GPL à moins de 0,70€ mais aussi les émissions de CO₂ de sa voiture de 15%.

Cette opération lancée depuis le 23 février 2009 dans 5 départements pilotes (Ile-et-Vilaine, Loire-Atlantique, Maine-et-Loire, Rhône et Yvelines) devrait être étendue à la France entière en juin prochain.

L'installation GPL pour 300€^{net} seulement

au lieu de 2300€ grâce au bonus écologique de 2000€ accordé par l'Etat dans le cadre du Grenelle de l'environnement.

* Ce montant s'entend net pour le client, TVA incluse et déduction faite du bonus écologique de 2000 € dont peuvent bénéficier les propriétaires de véhicules essence de moins de 2 ans émettant moins de 160 g de CO₂ par km.

RALLYE DE MONTE-CARLO édition 2009

La filière française du GPL carburant s'est mobilisée pour la deuxième année consécutive pour participer au Rallye de Monte-Carlo des véhicules à énergie alternative du 26 au 29 mars 2009.

La participation importante des installateurs a permis de constituer une équipe de 8 véhicules GPL très diversifiés et pour la plupart éligibles au bonus de 2000 euros. Avec les véhicules Fiat 500, Renault Twingo 2, Zest, Toyota Prius, Mini, VW New Beetle, Ford Focus et Peugeot 407, le GPL était la seconde « team » visible du rallye, la première étant celle d'un constructeur qui, séduit par la nôtre, pourrait bien y contribuer l'an prochain !

Si notre visibilité a été réelle tout au long du parcours, nous avons aussi démontré notre capacité à participer à un rallye de régularité au coté de professionnels. Sur les 90 véhicules inscrits au départ, 75 sont au classement final dont tous les véhicules GPL (hormis la Ford Focus pour problèmes mécaniques), le premier GPL de notre team étant en 21^e position, ce qui promet pour une première participation.

Cette année encore, la bonne humeur et la convivialité ont donné une image dynamique de notre filière sans compter la sensibilisation des constructeurs, des médias et des pouvoirs publics locaux à notre énergie... A noter que cette participation a donné des ailes à certains d'entre nous qui devraient porter régulièrement les couleurs du GPL dans les rallyes de régularité pour promouvoir notre énergie...

Pour toute information complémentaire :

Sabine Gibier

Responsable des Relations extérieures du CFBP

s.gibier@cfbp.fr



CAMPAGNE DE COMMUNICATION GPL carburant : données intermédiaires

La campagne de communication a commencé fin février. (voir CFBP infos, n°59, janvier 2009, page 6)

■ Les 53 000 propriétaires de véhicules immatriculés entre le 1er juin 2006 et 1er juin 2008 et émettant moins de 160 g de CO₂/km pour être éligibles au bonus, cœur de cible de la campagne, ont été contactés en mars par le marketing direct (2 courriers par personne).

En parallèle étaient diffusés les 700 spots radios sur les 3 départements testés en radio (Ille et Vilaine – Maine et Loire – Rhône).

■ Sur le mois de mars, 3 400 appels ont été réalisés par l'équipe de téléprospecteurs de la plateforme téléphonique, générant 290 prises de rendez-vous étalés jusqu'en mai et la signature de 40 bons de commande pour des installations GPL.

■ L'opération PILOTE (sur 5 départements) n'est pas encore achevée puisque les retombées de cette campagne devraient se poursuivre en mai. Cependant elle nous apprend déjà quelques enseignements notamment sur la cible. A l'occasion de cette campagne, nous contactons une **nouvelle cible** qui découvre le GPL. Dans ce cas, le **processus de décision pour l'installation prend du temps** puisque le véhicule est récent et que les atouts du GPL sont encore méconnus. **Les femmes** sont très sensibles à l'argument sur le respect de la **qualité de l'air en ville**. **Les seniors** semblent plus sensibles à l'argument économique. A noter les freins majeurs à l'équipement : le faible nombre de kilomètres parcourus par an et l'hostilité du concessionnaire vis-à-vis du GPL.

A suivre...

Pour toute information complémentaire :

Sabine Gibier

Responsable des Relations extérieures du CFBP

s.gibier@cfbp.fr

« Guide réglementaire des GPL » en ligne sur www.cfbp.fr



Le « **Guide réglementaire des GPL** » est maintenant téléchargeable sur le site internet du CFBP, en accès réservé aux adhérents du CFBP.

Pour toute information complémentaire : contact@cfbp.fr

UN NOUVEAU LOGO GPL A L'ETUDE

L'AEGPL recherche un logo commun à l'ensemble des pays pour représenter le GPL. Que pensez-vous de celui-ci décliné en GPL ou LPG selon les appellations locales ?





5 DANS LA PRESSE

- > **Le GPL pour 300 euros**, France Soir, 18-03-2009
- > **Départ ce matin de la place de Jaude**, La Montagne, 27-03-2009
- > **Le Monte-Carlo des énergies alternatives au départ de Jaude**, Demain, Clermont-Ferrand, 19-03-2009



AUTOMOBILE • Rouler au gaz liquide devient attrayant

Le GPL pour 300 euros

Christophe-Erasmus Lucy

La stabilité du prix du carburant et la mise en place d'un bonus de 2.000 euros incitent à utiliser le Gaz de pétrole liquéfié (GPL) comme carburant.

En ces temps de crise, le GPL séduit. Soit aux yeux de promoteurs de véhicules propres à énergie alternative, l'Etat prévoit depuis janvier 2008 un bonus écologique de 2.000 euros pour l'équipement au GPL d'un véhicule essence de moins de 3073 cm³ et consommant moins de 200 g de CO₂/km. Dans le cadre du Grenelle de l'environnement, l'objectif visé par le gouvernement consiste à réduire de manière drastique les émissions de gaz à effet de serre (20%) et d'oxydes d'azote (60%) générées par le transport routier. Le fait d'équiper au GPL 50.000 véhicules essence du parc automobile hexagonal estimé à 15 millions d'unités permettra de réduire les émissions de CO₂ de 22.800 tonnes par an. Et pour l'au-



1.800 stations proposent aujourd'hui du GPL sur l'ensemble de l'Hexagone.

tomobiliste de faire le choix d'un carburant plus propre utilisé par 7 millions d'Européens et commercialisé à 0,63 euro le litre ! Une économie de l'ordre de 30% par rapport à l'essence.

L'énergie du futur

Le carburant GPL est un mélange des gaz butane et propane. Il allie le transportabilité du pétrole liquide et les atouts environnementaux du gaz. Le butane et le propane provien-

nent à 60% de l'extraction des champs de gaz naturel (méthane) et à 40% du raffinage du pétrole. Aujourd'hui, près de 50% du parc automobile en circulation est à l'essence et la plupart de ces véhicules peuvent bénéficier des atouts du GPL. Grâce à son réservoir GPL, l'autonomie du véhicule est en moyenne augmentée de 200 km, voire plus selon les cas. Une voiture au GPL est un véhicule essence standard auquel est ajouté un circuit d'injection

du gaz, un réservoir et une jauge spécifiques pour le GPL, soit par le constructeur automobile ou la fabrication du véhicule soit par un installateur professionnel. L'installation du kit destiné à équiper le véhicule à essence du particulier soucieux de ses dépenses et de son environnement sera facturée 300 euros. Les 2.000 euros supplémentaires de montant de la prestation demeurent à la charge de l'Etat jusqu'au 31 décembre 2011.

Un réseau embryonnaire

S'il apparaît principalement en carburant GPL se fait naturellement dans une station-service, le mélange actuel du territoire français en stations-service équipées de pompes spécifiques laisse à désirer : 1.850 stations sur un total de 12.500. Dans l'esprit du Grenelle public, le carburant gaz ne bénéficie par son absence sur les routes de France et est considéré de dangereux. La signalétique toujours en cours à l'entrée de certains parkings met en effet le psychisme. Cependant, le GPL possède de nombreux atouts. Premier carburant alternatif autonome, il bénéficie d'une fiscalité attractive et son indice d'octane est un facteur d'allongement de la durée de vie du moteur. ■

Tous droits de reproduction réservés

Départ ce matin de la place de Jaude

Depuis trois ans, le rallye de Monte-Carlo se décline dans une version énergie alternative. Le départ a lieu ce matin, entre 8 h 30 et 9 h 30, de la place de Jaude.

Lugano et Clermont-Ferrand sont devenues les traditionnelles villes de départ du rallye de Monte-Carlo des véhicules à énergie alternative.

Au terme d'un parcours de liaison de quelque 530 km, l'ensemble des concurrents se retrouveront à Valence. Là, les choses sérieuses débiteront avec un enchaînement de spéciales, dont certaines empruntent le parcours du légendaire Monte-Carlo.

Mais pas question de compétition puisqu'il s'agit avant tout d'épreuves de régularité.

Plus de 90 véhicules participent à cette troisième édition. Soixante-trois se sont retrouvés, hier à Clermont-Ferrand. Au

programme de cette journée : vérification technique dans les locaux de l'Automobile-Club d'Auvergne puis direction place de Jaude d'où le départ sera donné ce matin entre 8 h 30 et 9 h 30, au rythme d'une voiture toutes les minutes.

Cette épreuve est ouverte à six catégories de véhicules : prototypes, électriques de série ou convertis, hybrides, biocarburants, GPL ou GNV et véhicules à faible émission. Un classement sera établi pour chacune des catégories au terme de l'arrivée prévue dimanche au cœur de la principauté. La ville de Clermont a engagé trois voitures (et autant d'équipages) à cette édition 2009. Il s'agit en l'occurrence de trois Citroën C3 inscrites dans la catégorie des véhicules à faible émission.

Au fil des années, le succès grandissant de ce rallye montre la volonté des

constructeurs automobiles de diversifier leurs modèles et de présenter des véhicules de plus en plus propres. Et ce rallye se targue de regrouper en avant-première une grande quantité de ces véhicules. Y compris des Ferrari qui, malheureusement ne partent pas de Clermont-Ferrand.

Un rallye qui évolue d'année en année. Ainsi est-il prévu d'ici trois ans que ne pourront participer que les véhicules étant équipés de pneumatiques dont la moyenne d'émission de CO₂ ne devra pas être supérieure à 130 g au km !

Jean-Pierre Vacherot
jean-pierre.vacherot@centrefrance.com

Demain Clermont Ferrand



Clermont-Ferrand, au cœur des stratégies de développement durable]

Le Monte Carlo des énergies alternatives

AU DÉPART DE JAUDE



Départ de l'édition 2008, place de Jaude.

d'Azur. Les concurrents et concurrents rattachés Gap, sont d'entrée la seconde étape qui les conduira à Monaco. Le parcours final se déroulera de nuit autour de la Principauté.

Comme l'an dernier, la Ville de Clermont-Ferrand devait mettre trois véhicules Citroën en compétition dont une C3 à essence faible consommation et une C3-GNV. Toujours bien placé dans sa catégorie au cours des deux précédentes éditions, l'équipage clermontois Yvespierre/Frédéric tentera de renouveler sa performance. Cette participation active illustre la volonté de la Ville de promouvoir et de développer les énergies renouvelables et les énergies propres dans sa politique environnementale et de développement durable. L'exemple de la flotte municipale composée à près de 55 % de véhicules, hybrides et faiblement émetteurs, utilisant une énergie alternative (électricité, GPL, GNV) ou à faible émission de CO₂, en est la meilleure illustration.

Joué 24 mars après-midi (parc fermé) et vendredi 27 mars (départs échelonnés de 8 h 30 à 10 h), place de Jaude.

Contact : www.acm.mc ou mgola@acm.mc

SOMMAIRE

STATISTIQUES D'AVRIL	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	
ACTUALITES TECHNIQUES ET REGLEMENTAIRES	4
GPL carburant : les modèles des constructeurs automobiles	
EN BREF	6
Publications du CFBP	
DANS LA PRESSE	8

1 STATISTIQUES

DONNÉES CLIMATIQUES ⁽¹⁾:

	AVRIL-2009	AVRIL-2008
Température moyenne	12°3	10°4
Nombre de jours ouvrés	21	22
Degrés-jours du mois	135,2	193,7
Coefficient de rigueur	0,681	0,975
Degrés-jours cumulés	1 210,8	1 112,4

(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 avril 2009

- > Ventes « vrac » avril 2009 vs avril 2008 : - 22,7 %
- > Ventes « condi » avril 2009 vs avril 2008 : - 10,7 %
- > Total des ventes avril 2009 vs avril 2008 : - 19,6 %

Comité Français du
Butane et du Propane

8, terrasse Bellini

92807 PUTEAUX CEDEX

contact@cfbp.fr

www.cfbp.fr

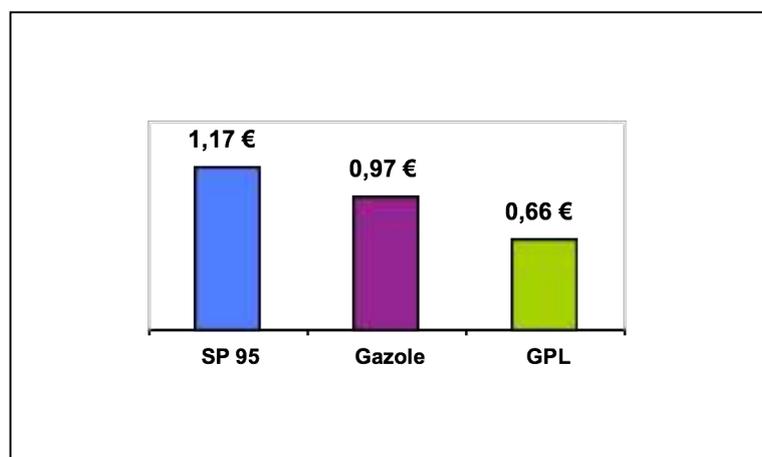
N° SIRET : 784 855 033 00063

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

	MOIS			CUMUL		
	avril-2009	avril-2008	Variation	avril-2009	avril-2008	Variation
BUTANE						
conditionné	26 553	29 195	- 9,0%	107 613	110 683	- 2,8%
vrac	6 773	8 490	- 20,2%	31 207	34 979	- 10,8%
s/total Butane	33 326	37 685	- 11,6%	138 820	145 662	- 4,7%
PROPANE						
conditionné	12 201	13 539	- 9,9%	48 814	50 040	- 2,5%
Condi/carburant	5 805	7 144	- 18,7%	22 323	26 934	- 17,1%
s/total condi	18 006	20 683	- 12,9%	71 137	76 974	- 7,6%
Vrac carburant	2 657	3 413	- 22,2%	10 226	13 054	- 21,7%
Vrac 0/6 T	63 286	83 900	- 24,6%	442 477	428 604	+ 3,2%
Vrac 6/12 T	11 025	13 795	- 20,1%	68 834	67 065	+ 2,6%
Vrac 12/80 T	16 247	21 159	- 23,2%	106 624	104 688	+ 1,8%
Vrac 0/80 T	90 558	118 854	- 23,8%	617 935	600 357	+ 2,9%
Vrac > 80 T	20 472	26 778	- 23,5%	110 479	121 278	- 8,9%
Réseau canalisé	6 416	6 647	- 3,5%	31 457	27 175	+ 15,8%
Sous-total vrac	120 103	155 692	- 22,9%	770 097	761 864	+ 1,1%
s/total PROPANE	138 109	176 375	- 21,7%	841 234	838 838	+ 0,3%
GPLc / Stations	8 365	9 568	- 12,6%	30 724	35 505	- 13,5%
Total conditionné	44 559	49 878	- 10,7%	178 750	187 657	- 4,7%
Total vrac	126 876	164 182	- 22,7%	801 304	796 843	+ 0,6%
TOTAL	179 800	223 628	- 19,6%	1 010 778	1 020 005	- 0,9%
<i>Dont carburant</i>	<i>16 827</i>	<i>20 125</i>	<i>- 16,4%</i>	<i>63 273</i>	<i>75 493</i>	<i>- 16,2%</i>

BAROMETRE MENSUEL DU GPL CARBURANT : avril 2009

Le carburant le moins cher à la pompe : 0,66 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'avril

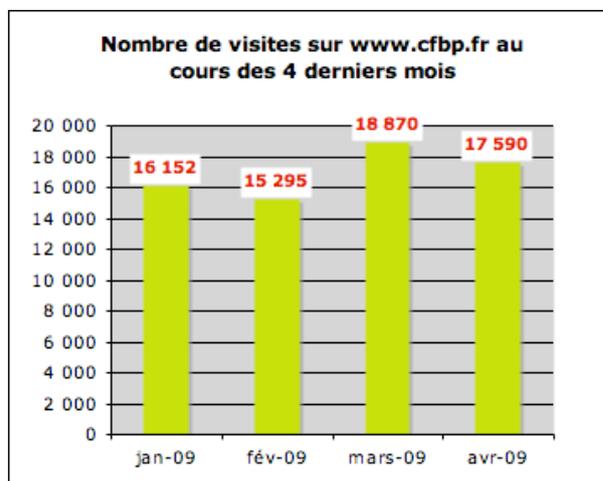
Régions	MOIS			CUMUL		
	Avril-2009	Avril-2008	variation	Avril-2009	Avril-2008	variation
Alsace	17	7	+ 143%	64	51	+ 25%
Aquitaine	30	48	- 38%	158	228	- 31%
Auvergne	10	39	- 74%	47	101	- 53%
Basse-Normandie	8	28	- 71%	41	84	- 51%
Bourgogne	12	20	- 40%	38	76	- 50%
Bretagne	27	42	- 36%	112	151	- 26%
Centre	45	39	+ 15%	120	157	- 24%
Champagne-Ardenne	5	8	- 38%	22	49	- 55%
Corse	5	11	- 55%	12	35	- 66%
Franche-Comté	17	27	- 37%	59	165	- 64%
Haute-Normandie	20	23	- 13%	112	110	+ 2%
Ile-de-France	4	11	- 64%	22	41	- 46%
Languedoc-Roussillon	6	78	- 92%	62	152	- 59%
Limousin	28	41	- 32%	63	99	- 36%
Lorraine	18	17	+ 6%	55	57	- 4%
Midi-Pyrénées	25	62	- 60%	112	208	- 46%
Nord-Pas-de-Calais	19	30	- 37%	90	139	- 35%
Pays de la Loire	29	44	- 34%	108	143	- 24%
Picardie	11	19	- 42%	80	97	- 18%
Poitou-Charentes	30	36	- 17%	89	133	- 33%
Provence-Alpes Côte d'Azur	25	30	- 17%	101	133	- 24%
Rhône-Alpes	73	64	+ 14%	266	308	- 14%
TOTAL	464	724	- 36%	1 833	2 717	- 33%

STATISTIQUES DE CONNEXIONS AU SITE www.cfbp.fr

⇒ **Nombre de visites en avril 2009 : 17 590**

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

- 1- GPL : 3 325
- 2- Les gaz butane propane : 2 610
- 3- Comment rouler au GPL : 1 634
- 4- Questions/Réponses sur le GPL c : 1 336
- 5- Carte de France du GPL : 1 037
- 6- Pourquoi rouler au GPL : 942
- 7- Les installations butane et propane : 858
- 8- Véhicules GPL neufs : 784
- 9- GPL carburant : 777
- 10- Carte des stations-service : 701



2 ACTUALITES TECHNIQUES ET REGLEMENTAIRES

GPL CARBURANT : LES MODELES DES CONSTRUCTEURS AUTOMOBILES

Le GPL carburant a redoré son blason dans les médias mais aussi chez certains constructeurs grâce à la stabilité de son prix qui a marqué les esprits pendant une longue période de hausse du prix du baril . De plus, la qualité environnementale du GPL carburant se traduit, sous certaines conditions, par l'obtention d'un Bonus Ecologique de 2000 euros ().*

L'ensemble de ces avantages n'a pas échappé à certains constructeurs automobiles qui, nous l'espérons, seront rejoints par le plus grand nombre.

A ce jour, 4 constructeurs automobiles, dont un spécialisé pour les véhicules à usages professionnels, proposent du GPL.



Clio Campus 1.2 Authentique en versions 3 portes et 5 portes



Sandero 1.4 en versions Ambiance et Lauréate



Aveo 1.2 GPLi

Mattiz 0.8 GPLi



Porter Fourgon
Porter Fourgon vitré
Porter Pick Up
Porter Benne Basculante

Pour plus d'information sur ces modèles :
www.cfbp.fr/?p_idref=854

(Avec liens sur les fiches techniques)

(*) Voir les conditions d'obtention du bonus écologique :
http://www.cfbp.fr/index.dyn.php3?p_idref=758#SIGNET_2

3 EN BREF

PUBLICATIONS DU CFBP

Guide d'application technique : installations classées pour la protection de l'environnement – rubrique n°1412



Un ensemble de **3 documents** expliquant l'arrêté du 23 août 2005 relatif aux prescriptions générales applicables aux installations classées pour la protection de l'environnement soumises à déclaration sous la rubrique n°1412 de la nomenclature des installations classées a été élaboré dans le cadre du groupe de travail Sécurité du CFBP.

Il comprend :

- le « Guide d'application technique » proprement dit (Réf. 515) ;
- un « Tiré à part » des annexes : tableaux récapitulatifs et schémas (Réf.515 B) ;
- un CD-Rom d'autoformation (Réf. 515 C).



Cet ensemble, réalisé à l'usage des forces de vente, est disponible au CFBP, au prix de 25 euros HT.

Une affiche en format A0 avec les tableaux des distances réglementaires a également été réalisée.



Pour toute information complémentaire : contact@cfbp.fr



5 DANS LA PRESSE

> France : les immatriculations GPL à + 350 % en avril, autoactu.com, 19-05-2009

France : les immatriculations GPL à +350% en avril, les autres énergies alternatives en baisse

En avril, les immatriculations de véhicules GPL ont été multipliées par 4,5, tandis que celle des superéthanol ont été divisées par 2. Les énergies alternatives ont fait 0,72% du marché.

Récapitulatif des immatriculations VP neufs par énergie en France 4 mois 2009 (Accès réservé aux membres du Club)

Immatriculations VP neufs Superéthanol par marque en France 4 mois 2009 (Accès réservé aux membres du Club)

Immatriculations VP neufs Hybride par marque en France 4 mois 2009 (Accès réservé aux membres du Club)

Immatriculations VP neufs GPL + Essence par marque en France 4 mois 2009 (Accès réservé aux membres du Club)

Immatriculations VP neufs GNV + Essence par marque en France 4 mois 2009 (Accès réservé aux membres du Club)

Les énergies alternatives ont bien du mal à percer sur le marché français : en avril, toutes ensemble, elles ne font que 0,72% du marché (0,66% l'année dernière). Pour autant ce petit créneau du "véhicule propre" qui était dominé par les modèles hybrides s'oriente vers le GPL.

Le superéthanol à -30% en avril

Ainsi, les chiffres d'avril montrent toujours un recul du superéthanol lié aux difficultés de Saab, leader de cette offre en France. En avril, les immatriculations de véhicules superéthanol ont baissé de 30% avec 163 unités, soit 0,09% du marché ! Pour autant, c'est une légère amélioration par rapport au début de l'année avec notamment l'arrivée de la Kangoo E85 (déjà 3e du hit parade superéthanol en avril avec 19 unités) et de la nouvelle Mégane bioéthanol (14 unités en avril, 5e place du hit parade). L'offre de Renault pourrait permettre de faire décoller ce marché sur lequel Peugeot annonce une 308 E85 (1 immat en avril), tandis que Citroën retire la C4 E85 de son catalogue (encore 2 immats en avril).

L'hybride à -46% en avril

C'est le paradoxe de ce marché : l'arrivée d'un nouvel acteur ne se traduit pas par une croissance des ventes. En avril, les immatriculations de véhicules hybrides sont en recul de 46% avec une Prius à -60% (242 unités sur le mois), et les Lexus RXH, GS et LS en recul de 60% à 80%.

L'arrivée de la Honda Insight, 158 unités en avril, ne compense pas le recul de la Prius.

Le GNV à -51% en avril

Déjà très limité, le marché du GNV est désormais le plus petit de tous avec à peine 0,01% des immatriculations en avril et des volumes divisés par 2 avec 22 immatriculations. Citroën en reste le premier acteur avec la C3 (12 unités en avril) mais en recul de 58%.

Le GPL à +351% en avril

En avril, le GPL est devenu le marché des énergies alternatives le plus important avec 691 unités sur le mois, soit des volumes pratiquement multipliés par 5, une tendance qui se poursuit depuis le début de l'année avec une croissance de 370% à fin avril (2 057 unités).

Ce marché est largement dominé depuis le début de l'année par Chevrolet qui en représente 71% (en avril, comme au cumul). Cette stratégie de la marque qui pousse l'absence de Diesel par une offre GPL repose essentiellement sur un modèle : l'Avéo qui représente 65% du marché GPL (452 unités en avril).

La Dacia Sandero qui vient de sortir en version GPL se place à la deuxième place de ce marché avec 107 unités en avril et devance la Clio (81 unités) et la Matiz (41 unités). Le marché du GPL devrait continuer à croître fortement dans les mois qui viennent, Renault ayant annoncé avoir un portefeuille de commandes important pour la Sandero GPL.

France : Leader et Evénement Saab. Les hit parade. L'hit parade de 4 mois de VP neufs. Superéthanol une nouvelle fois...

Florence Lagarde et Farida Sacha

SOMMAIRE

STATISTIQUES DE MAI	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
AGENDA	4
DANS LA PRESSE	5

1 STATISTIQUES

DONNÉES CLIMATIQUES (1):

	MAI-2009	MAI-2008
Température moyenne	15°9	16°5
Nombre de jours ouvrés	18	19
Degrés-jours du mois	60,0	35,0
Coefficient de rigueur	0,637	0,372
Degrés-jours cumulés	1 270,7	1 112,4

(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 mai 2009

- > **Ventes « vrac » mai 2009 vs mai 2008 : - 18,3 %**
- > **Ventes « condi » mai 2009 vs mai 2008 : - 8,1 %**
- > **Total des ventes mai 2009 vs mai 2008 : - 15,4 %**

Comité Français du
Butane et du Propane

8, terrasse Bellini

92807 PUTEAUX CEDEX

contact@cfbp.fr

www.cfbp.fr

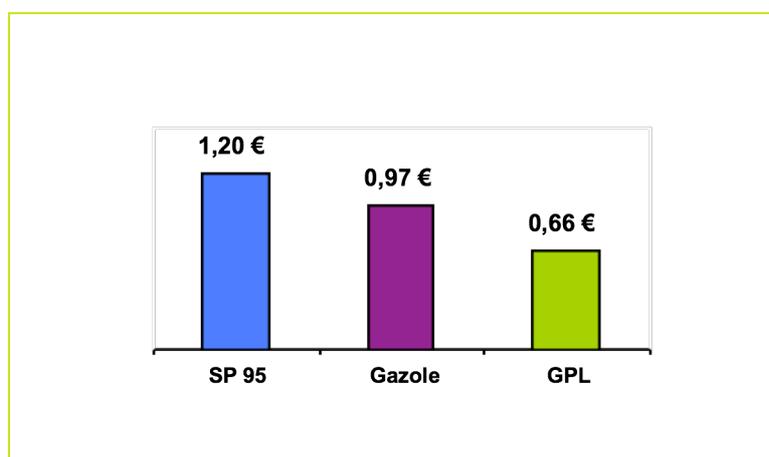
N° SIRET : 784 855 033 00063

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

	MOIS			CUMUL		
	mai-2009	mai-2008	Variation	mai-2009	mai-2008	Variation
BUTANE						
conditionné	23 416	25 152	- 6,9%	131 029	135 835	- 3,5%
vrac	5 443	6 057	- 10,1%	36 650	41 036	- 10,7%
s/total Butane	28 859	31 209	- 7,5%	167 679	176 871	- 5,2%
PROPANE						
conditionné	10 618	11 289	- 5,9%	59 432	61 329	- 3,1%
Condi/carburant	4 802	5 822	- 17,5%	27 125	32 756	- 17,2%
s/total condi	15 420	17 111	- 9,9%	86 557	94 085	- 8,0%
Vrac carburant	2 371	3 027	- 21,7%	12 597	16 081	- 21,7%
Vrac 0/6 T	34 382	43 942	- 21,8%	476 859	472 546	+ 0,9%
Vrac 6/12 T	7 205	8 010	- 10,0%	76 039	75 075	+ 1,3%
Vrac 12/80 T	10 356	11 383	- 9,0%	116 980	115 071	+ 0,8%
Vrac 0/80 T	51 943	63 335	- 18,0%	669 878	663 692	+ 0,9%
Vrac > 80 T	14 373	17 810	- 19,3%	124 852	139 088	- 10,2%
Réseau canalisé	1 304	2 069	- 37,0%	32 761	29 244	+ 12,0%
Sous-total vrac	69 991	86 241	- 18,8%	840 088	848 105	- 0,9%
s/total PROPANE	85 411	103 352	- 17,4%	926 645	942 190	- 1,6%
GPLc / Stations	7 174	9 065	- 20,9%	37 898	44 570	- 15,0%
Total conditionné	38 836	42 263	- 8,1%	217 586	229 920	- 5,4%
Total vrac	75 434	92 298	- 18,3%	876 738	889 141	- 1,4%
TOTAL	121 444	143 626	- 15,4%	1 132 222	1 163 631	- 2,7%
<i>Dont carburant</i>	<i>14 347</i>	<i>17 914</i>	<i>- 19,9%</i>	<i>77 620</i>	<i>93 407</i>	<i>- 16,9%</i>

BAROMETRE MENSUEL DU GPL CARBURANT : mai 2009

Le carburant le moins cher à la pompe : 0,66 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 mai

Régions	MOIS			CUMUL		
	Mai-2009	Mai-2008	variation	Mai-2009	Mai-2008	variation
Alsace	13	9	+ 44%	77	60	+ 28%
Aquitaine	37	65	- 43%	195	293	- 33%
Auvergne	13	39	- 67%	60	140	- 57%
Basse-Normandie	20	15	+ 33%	61	99	- 38%
Bourgogne	15	13	+ 15%	53	89	- 40%
Bretagne	26	22	+ 18%	138	173	- 20%
Centre	21	33	- 36%	141	190	- 26%
Champagne-Ardenne	12	13	- 8%	34	62	- 45%
Corse	10	4	+ 150%	22	39	- 44%
Franche-Comté	18	20	- 10%	77	185	- 58%
Haute-Normandie	16	15	+ 7%	128	125	+ 2%
Ile-de-France	3	8	- 63%	25	49	- 49%
Languedoc-Roussillon	7	14	- 50%	69	166	- 58%
Limousin	8	14	- 43%	71	113	- 37%
Lorraine	21	13	+ 62%	76	70	+ 9%
Midi-Pyrénées	18	63	- 71%	130	271	- 52%
Nord-Pas-de-Calais	29	23	+ 26%	119	162	- 27%
Pays de la Loire	10	31	- 68%	118	174	- 32%
Picardie	11	16	- 31%	91	113	- 19%
Poitou-Charentes	18	18	+ 0%	107	151	- 29%
Provence-Alpes Côte d'Azur	14	23	- 39%	115	156	- 26%
Rhône-Alpes	60	68	- 12%	326	376	- 13%
TOTAL	400	539	- 26%	2233	3256	- 31%

STATISTIQUES DE CONNEXIONS AU SITE www.cfbp.fr

⇒ Nombre de visites en mai 2009 : 15 686

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

- 1- GPL : 2 830
- 2- Les gaz butane propane : 2 429
- 3- Comment rouler au GPL : 1 441
- 4- Questions/Réponses sur le GPL c : 1 147
 - 5- Véhicules GPL neufs : 958
 - 6- Carte de France du GPL : 826
- 7- Les installations butane et propane : 779
- 8- Carte des stations-service : 772
- 9- Pourquoi rouler au GPL : 766
- 10- GPL carburant : 577



3 EN BREF

Congrès de l'AEGPL – Vienne, 13-15 mai 2009

Lors de ce congrès, le bureau de l'association a été entièrement renouvelé.

L'équipe sortante, présidée par Rainer Scharr (Allemagne) laisse la place, conformément aux statuts, à une nouvelle équipe élue pour 2 ans et présidée par Ulrike ANDRES, Directrice générale de Primagaz Autriche et représentant le groupe SHV Gaz. Pour la première fois, une association nationale – le CFBP – entre au bureau. Joël Pedessac, Directeur général du CFBP, a été élu Vice-Président. Le trésorier est M. Santiago Perez Fernandez de la Puente, directeur du staff commercial.

Les présentations des sessions et ateliers se trouvent sur le site de l'AEGPL
<http://www.aegpl.eu/viennacongresspresentations>



4 AGENDA

→ 15-17 septembre 2009

Congrès du gaz organisé par l'AFG – Centre de congrès de Lyon

7 tables rondes sont programmées, dont celle du 15 septembre après-midi : « La sécurité de la chaîne gazière : une priorité » avec la participation de Joël Pedessac, directeur général du CFBP.

Autres tables rondes :

- « La lutte contre le changement climatique : quelle articulation entre les niveaux national, régional et local ? »
- « Les réponses des groupes énergétiques aux défis économiques et environnementaux »
- « Ouverture du marché gazier : quel équilibre entre le marché et le rôle de l'Etat ? »
- « Quelle politique de l'énergie pour l'Europe ? »
- « La place du gaz dans le bouquet énergétique pour la 3^e révolution industrielle, vue des entreprises »
- « Quelle sécurité pour les approvisionnements gaziers ».

www.congresdugaz.fr



5 DANS LA PRESSE

> **Energie : le bilan honorable des certificats d'économies d'énergie**, Environnement Magazine, 01-06-2009

> **Arrêt sur image : Sandero 1.4 GPL**, Flottes Automobiles, 01-06-2009

les flottes de véhicules. « Ce sont 181 actions qui figurent au catalogue, pour seulement une trentaine très utilisées », relève Xavier Romon. La réalité est encore plus tranchée. Selon un bilan de la DGEC dressé le 1^{er} mars dernier, dix fiches comptent pour plus de 70 % des 42,9 TWh d'économie réalisés à cette date.

D'où des interrogations sur la complexité et l'efficacité du dispositif. Marc Fedlicika, vice-président de Comité de liaison des énergies renouvelables (Clér), pointe « un travail très lourd de l'ATEE, avec des choses intéressantes et d'autres moins » qui a débouché sur « une usine à gaz ». Dans un bilan des CEE établi en janvier, la DGEC annonce d'ailleurs « une révision des fiches pour ajuster leur contenu [...] ». « Des ajustements techniques sont nécessaires pour supprimer les contraintes qui n'apportent pas de vraie valeur ajoutée », explique Vivien Tran-Thien, chef du bureau de la maîtrise de la demande à la DGEC. Une valeur ajoutée encore virtuelle

Des négociations ardues pour les collectivités

Signer une convention avec un fournisseur d'énergie fixant le prix de rachat des CEE obtenus ou déposer un dossier « en papier », tout est question de rapport de forces. Par exemple, la communauté urbaine de Dunkerque a cédé à EDF les certificats issus d'une opération de rénovation thermique dans l'habitat en échange d'un apport égal aux fonds publics engagés. En revanche, Les Crêtes picardaises (93 communes) ont dû accepter les conditions de l'électricien pour une opération similaire totalisant 20 GWh d'économies. « Après nous avoir

proposé 0,3 centime par kilowattheure, EDF est revenu vers nous avec un tarif de 0,25 centime non négociable. » Autre expérience à Clermont-Ferrand qui a financé l'isolation de 33 établissements scolaires (26 GWh Cumac, 125 000 euros HT). « EDF et GDF s'étaient peu intéressés et prièrent le remplacement des chaudières, corbe Sébastien Biera, des services techniques. Ces CEE constituaient un investissement, mais ne seraient pas payés. Au pire, nous les vendrions lors de la deuxième période afin de financer d'autres opérations ».

pour les obligés, pour qui les CEE sont aujourd'hui synonymes de coût. « Nous devons tracer les opérations avec un système d'information, afin de démontrer que Madame Durand, à Thionville, a bien fait appel à tel artisan pour installer une chaudière à condensation adaptée à la surface de son logement, avec l'attestation de fin de travaux et la facture qui en témoignent », souligne Patrick Arnaud, chef de la mission efficacité énergétique à la branche énergie France de GDF Suez.

D'ores et déjà, les obligés « ont choisi d'intégrer cette contrainte dans leur démarche commerciale », précise Luc Bodineau, Information, conseil en économie d'énergie (comme l'offre Bleu ciel d'EDF ou le diagnostic DolceVita de GDF Suez), ou encore des prêts bonifiés pour des travaux de rénovation thermique. Les fournisseurs de propane et de fioul vont jusqu'à attribuer des primes ou des subventions pour financer des travaux et l'achat d'équipements. Butagaz, très agressif commercialement, a élargi son programme « butaprimés », réservé à ses clients, à l'ensemble des particuliers. Primagaz a également comblé l'intérêt de se démarquer avec les CEE, dans un contexte d'ouverture du marché de l'énergie et d'attentes du grand public en matière d'environnement.

ratrices de 2 centimes le kilowattheure, ne se transforme en taxe faute de pouvoir satisfaire ses exigences. Alors que Luc Bodineau plaide, au nom de l'Ademe, pour un facteur 50 à 18. Grâce notamment à l'isolation thermique, peu mobilisée avec 6,1 % des économies réalisées. « En 2006, le marché de la rénovation thermique était de 100 TWh Cumac, ajoute-t-il. Si on augmente le niveau d'exigence de chaque opération, on peut atteindre 330 TWh Cumac par an. » Des chiffres qui s'ajoutent aux gains réalisés dans les autres secteurs, dont l'industrie, les réseaux, mais aussi les transports: le projet de loi prévoit d'élargir la catégorie des obligés aux distributeurs de carburants.

Jean-Philippe Boudy

L'éclairage public, une des 181 actions de maîtrise de l'énergie listées par le DLU CEE de l'ATEE et validées par le ministère de l'Énergie



Pour l'heure, les débats se focalisent autour du prochain objectif, qui sera fixé par la loi Grenelle 2. Le Meddat annonce un nouvel objectif annuel d'au moins 100 TWh (au lieu de 18 jusqu'à présent). « La réalité du marché ne permet pas de faire plus de deux fois l'objectif de la première période », évalue Patrick Arnaud, qui craint que le système, assorti de pénalités libé-

Contacts

- Ademe, Luc Bodineau, tél. : 02 41 20 41 20.
- Arsona, Emmanuel Guy, guy@arsona.com
- Association des distributeurs de fioul domestique, tél. : 01 56 32 91 39, www.aedf.org
- Club CEE de l'ATEE, Xavier Romon, tél. : 01 40 56 25 43, www.club2e.org
- DGEC, Vivien Tran-Thien, tél. : 01 40 81 99 41, www.industrie.gouv.fr/energie



ARRÊT SUR IMAGE



UNE VOITURE NEUVE POUR 5 900 € TTC

Dacia commercialise la Sandero 1.4 GPL en France à partir de 5 900 € TTC, bonus écologique de 2 000 € et prime à la casse Dacia de 1 000 € déduits. A noter que la Dacia Sandero 1.4 GPL émet seulement 135 g de CO₂/km et bénéficie de la prime écologique de 2 000 € attribuée aux véhicules GPL émettant moins de 140 g de CO₂/km.

SOMMAIRE

STATISTIQUES 1

Données climatiques
Chiffres-clés juin 2009
Ventes de GPL en France – année
2008
Ventes de GPL en France – juin 2009
Baromètre mensuel du GPL
carburant – juin 2009
Installations neuves gaz propane –
juin 2009
Statistiques de connexions au site
cfbp.fr – juin 2009

ACTUALITES TECHNIQUES ET REGLEMENTAIRES 4

Projet de taxe carbone et analyse en
CO₂ des GPL
Point sur les Certificats d'économies
d'énergie
Réglementation : textes officiels
parus en juin 2009

EN BREF 7

Bilan de l'opération pilote
concernant le GPLc

DANS LA PRESSE 8



1 STATISTIQUES

DONNÉES CLIMATIQUES (1):

	JUIN-2009	JUIN-2008
Température moyenne	18°3	18°0
Nombre de jours ouvrés	21	21
Degrés-jours du mois	0	0
Coefficient de rigueur	1	1
Degrés-jours cumulés	1 270,7	1 112,4

(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.

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 2009

- > Ventes « vrac » juin 2009 vs juin 2008 : - 4,6 %
- > Ventes « condi » juin 2009 vs juin 2008 : + 3,2 %
- > Total des ventes juin 2009 vs juin 2008 : - 2,1 %

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) : année 2008 – tous acteurs du marché
(adhérents CFBP + non adhérents)**

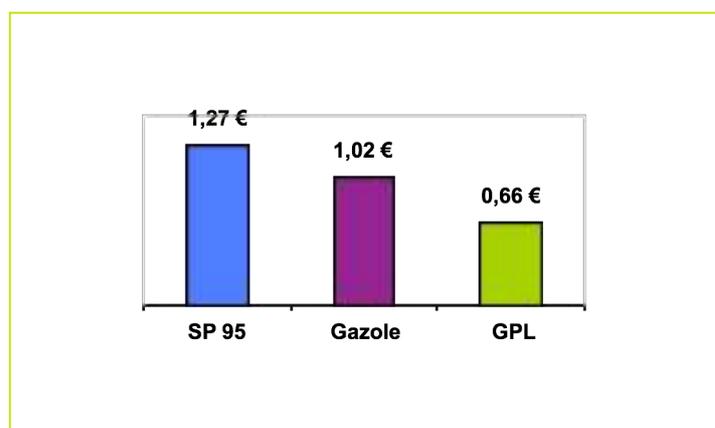
	CUMUL		
	Déc-2008	Déc-2007	Variation
<u>BUTANE</u>			
conditionné	344 060	356 461	- 3,5%
vrac	98 096	105 237	- 6,8%
s/total Butane	442 156	461 698	- 4,2%
<u>PROPANE</u>			
conditionné	144 330	146 790	- 1,7%
Condi/carburant	75 488	77 494	- 2,6%
s/total condi	219 818	224 284	- 2,0%
Vrac carburant	36 155	37 727	- 4,2%
Vrac 0/6 T	851 116	833 595	+ 2,1%
Vrac 6/12 T	149 829	150 717	- 0,6%
Vrac 12/80 T	253 774	246 757	+ 2,8%
Vrac 0/80 T	1 254 719	1 231 069	+ 1,9%
Vrac > 80 T	346 433	332 181	+ 4,3%
Réseau canalisé	50 408	45 218	+ 11,5%
Sous-total vrac	1 687 715	1 646 195	+ 2,5%
s/total PROPANE	1 907 533	1 870 479	+ 2,0%
GPLc / Stations	110 795	117 987	- 6,1%
Total conditionné	563 878	580 745	- 2,9%
Total vrac	1 785 811	1 751 432	+ 2,0%
TOTAL	2 460 484	2 450 164	+ 0,4%
<i>Dont carburant</i>	222 438	233 208	- 4,6%

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

	MOIS			CUMUL		
	juin-2009	juin-2008	Variation	juin-2009	juin-2008	Variation
BUTANE						
conditionné	24 698	23 182	+ 6,5%	155 727	159 017	- 2,1%
vrac	6 700	6 702	- 0,0%	43 350	47 738	- 9,2%
s/total Butane	31 398	29 884	+ 5,1%	199 077	206 755	- 3,7%
PROPANE						
conditionné	11 395	10 755	+ 6,0%	70 827	72 084	- 1,7%
Condi/carburant	5 731	6 597	- 13,1%	32 856	39 353	- 16,5%
s/total condi	17 126	17 352	- 1,3%	103 683	111 437	- 7,0%
Vrac carburant	2 683	3 192	- 15,9%	15 280	19 273	- 20,7%
Vrac 0/6 T	28 808	28 940	- 0,5%	505 667	501 486	+ 0,8%
Vrac 6/12 T	6 232	6 487	- 3,9%	82 271	81 562	+ 0,9%
Vrac 12/80 T	9 030	8 832	+ 2,2%	126 010	124 903	+ 0,9%
Vrac 0/80 T	44 070	44 259	- 0,4%	713 948	707 951	+ 0,8%
Vrac > 80 T	15 430	18 158	- 15,0%	140 282	157 246	- 10,8%
Réseau canalisé	2 367	2 403	- 1,5%	35 128	31 647	+ 11,0%
Sous-total vrac	64 550	68 012	- 5,1%	904 638	916 117	- 1,3%
s/total PROPANE	81 676	85 364	- 4,3%	1 008 321	1 027 554	- 1,9%
GPLc / Stations	8 804	9 209	- 4,4%	46 702	53 779	- 13,2%
Total conditionné	41 824	40 534	+ 3,2%	259 410	270 454	- 4,1%
Total vrac	71 250	74 714	- 4,6%	947 988	963 855	- 1,6%
TOTAL	121 878	124 457	- 2,1%	1 254 100	1 288 088	- 2,6%
<i>Dont carburant</i>	<i>17 218</i>	<i>18 998</i>	<i>- 9,4%</i>	<i>94 838</i>	<i>112 405</i>	<i>- 15,6%</i>

BAROMETRE MENSUEL DU GPL CARBURANT : juin 2009

Le carburant le moins cher à la pompe : 0,66 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 juin

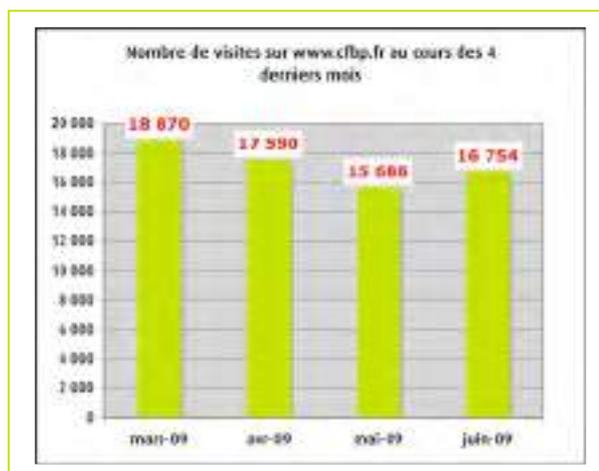
Régions	MOIS			CUMUL		
	Juin-2009	Juin-2008	variation	Juin-2009	Juin-2008	variation
Alsace	6	41	- 85%	83	101	- 18%
Aquitaine	33	67	- 51%	228	360	- 37%
Auvergne	7	30	- 77%	67	170	- 61%
Basse-Normandie	23	16	+ 44%	84	115	- 27%
Bourgogne	9	13	- 31%	62	102	- 39%
Bretagne	35	27	+ 30%	173	200	- 14%
Centre	28	35	- 20%	169	225	- 25%
Champagne-Ardenne	12	11	+ 9%	46	73	- 37%
Corse	3	11	- 73%	25	50	- 50%
Franche-Comté	4	22	- 82%	81	207	- 61%
Haute-Normandie	45	23	+ 96%	173	148	+ 17%
Ile-de-France	4	17	- 76%	29	66	- 56%
Languedoc-Roussillon	10	19	- 47%	79	185	- 57%
Limousin	17	15	+ 13%	88	128	- 31%
Lorraine	12	16	- 25%	88	86	+ 2%
Midi-Pyrénées	25	71	- 65%	155	342	- 55%
Nord-Pas-de-Calais	56	36	+ 56%	175	198	- 12%
Pays de la Loire	26	57	- 54%	144	231	- 38%
Picardie	12	23	- 48%	103	136	- 24%
Poitou-Charentes	8	34	- 76%	115	185	- 38%
Provence-Alpes Côte d'Azur	15	26	- 42%	130	182	- 29%
Rhône-Alpes	52	108	- 52%	378	484	- 22%
TOTAL	442	718	- 38%	2675	3974	- 33%

STATISTIQUES DE CONNEXIONS AU SITE www.cfbp.fr

⇒ **Nombre de visites en juin 2009 : 16 754**

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

- 1- GPL : 3 123
- 2- Les gaz butane propane : 2 053
- 3- Véhicules GPL neufs : 1 984
- 4- Comment rouler au GPL : 1 636
- 5- Questions/Réponses sur le GPL c : 1 382
- 6- Carte de France du GPL : 917
- 7- Pourquoi rouler au GPL : 766
- 8- Les installations butane et propane : 747
- 9- Carte des stations-service : 569
- 10- GPL carburant : 562



2 ACTUALITES TECHNIQUES ET REGLEMENTAIRES

Projet de « taxe carbone » et analyse du contenu en CO₂ des GPL

L'instauration d'une contribution « climat-énergie » actuellement en débat figure dans l'article 2 du projet de loi « Grenelle 1 » :

« L'Etat étudiera la création d'une contribution climat-énergie en vue d'encourager les comportements sobres en carbone et en énergie. Cette contribution aurait pour objet d'intégrer les effets des émissions de gaz à effet de serre dans les systèmes de prix par la taxation des consommations d'énergies fossiles. (...) »

De façon à réduire les émissions de CO₂, on s'oriente vers un projet de taxe carbone, prévue à l'horizon 2010, basée dans un 1^{er} temps sur les émissions de CO₂ issues des énergies fossiles. L'objectif est d'inciter les entreprises et les particuliers à réduire leur consommation et, ce faisant, à réduire l'impact environnemental sur l'air. (1)

La mesure des quantités de carbone - puis de CO₂ - émise, se fait notamment au travers du « bilan carbone », dont une méthodologie a été mise au point par l'ADEME.

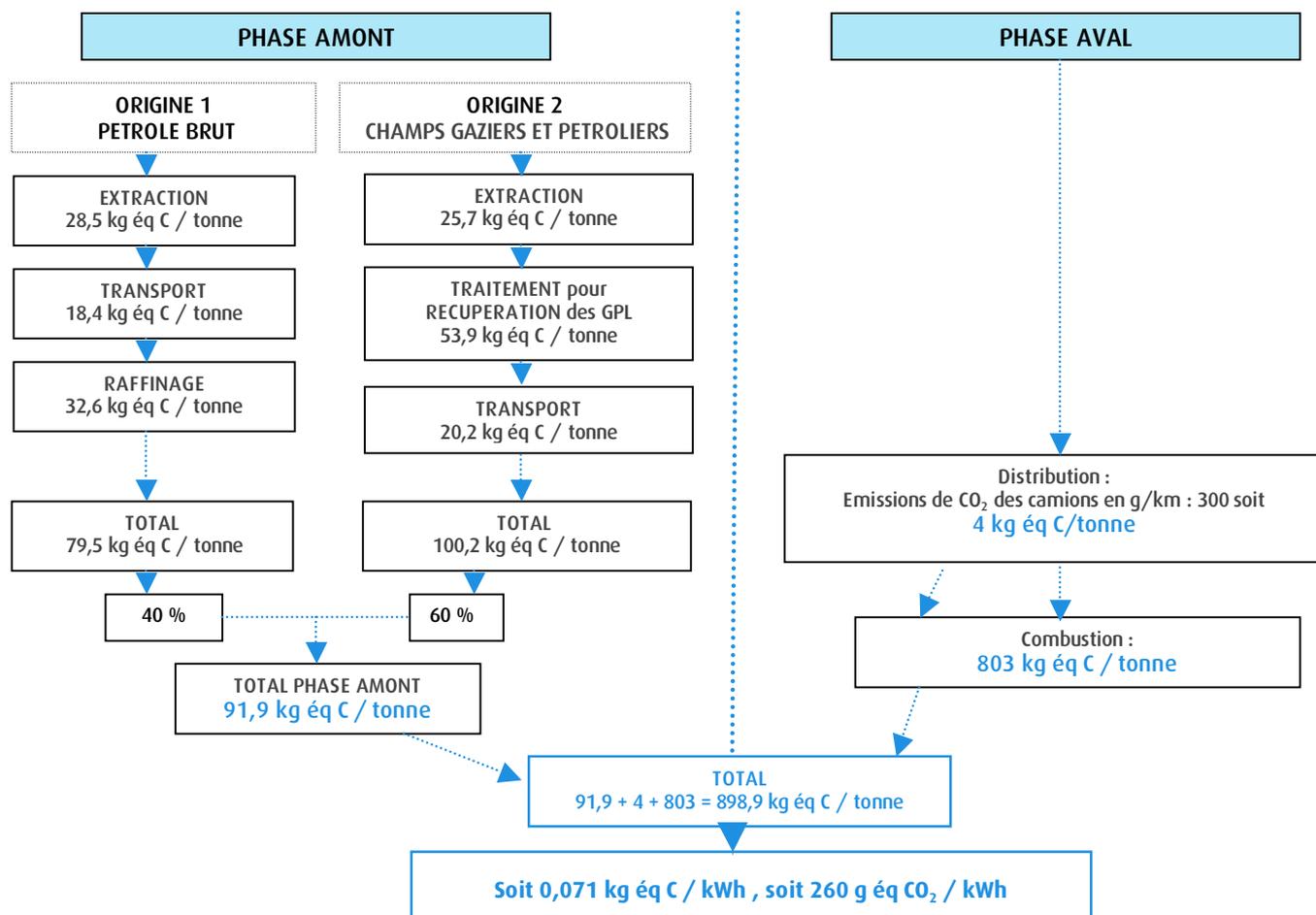
Ce « bilan carbone » permet de comptabiliser les émissions de toute organisation, quel que soit son secteur d'activité, industriel ou tertiaire, administration, collectivité, etc. Il vise à déterminer notamment le « facteur d'émission de dioxyde de carbone ».

Concernant les GPL, le CFBP a présenté un calcul des émissions de CO₂ prenant en compte l'ensemble de la chaîne (cycle de vie). Cette chaîne comprend une phase amont : la production et le transport, et une phase aval : la distribution et la combustion. (2)

C'est ce calcul qui est présenté ci-dessous.

(1) L'« analyse du cycle de vie » d'un produit ou activité tient compte, non seulement de l'impact sur l'air, mais aussi sur l'eau, les sols, la biodiversité, entre autres.

(2) Présentation de Joël Pedessac le 29 avril 2009 lors d'une réunion de travail « Equilibre entre les filières énergétiques »



Hypothèse de calcul :

Pour une consommation de GPL en habitat « 3 usages » de 15 000 kWh/an, et en retenant le prix de 32 euros la tonne de CO₂, chiffre avancé actuellement, on arriverait à un montant d'une contribution évaluée entre 100 et 125 euros/an. ($260 \times 10^{-6} \times 15\ 000 \times 32 = 124,80$ euros)

Voir également les articles dans la rubrique « Presse ».

Point sur les Certificats d'économies d'énergie

La réunion du 23 juin dernier de l'ATEE sur les Certificats d'économies d'énergie (Club C2E) a permis de faire le point sur le dispositif, de voir les améliorations à apporter aux fiches d'opérations standardisées et d'exposer les règles de dépôt des dossiers.

■ Actualités du dispositif et concertations en cours

1ère période :

Au 1er mai 2009, les CEE ont été délivrés pour un montant global de 60 TWh pour un objectif - au 30 juin 2009 - de 54 TWh, principalement réalisés sur les travaux d'amélioration de l'isolation ou l'installation de moyens de chauffage performants dans les logements.

Période transitoire dont la date de fin reste théorique :

du 01 juillet au 31 décembre 2009 : mêmes règles qu'en 1ère période.

Les certificats délivrés pendant la période transitoire seront valables pour les périodes 2, 3 et 4.

2ème période :

date de début théorique (en attente du vote de la loi) : 1er janvier 2010.

Objectif d'au moins 100 TWh/an soit 300 TWh sur la période, peu comparable aux 54 TWh de 2009.

Entrée des fournisseurs de carburants dans le dispositif.

Pas d'information à ce jour sur le mode de répartition de l'objectif.

■ Révision des fiches d'opérations standardisées

Le travail d'amélioration des fiches mené par les différents groupes de travail (Transport, Industrie, Services, Bâtiment) a pour objectifs :

- de rendre le catalogue des fiches existantes plus simple d'utilisation pour les DRIRE et pour les obligés ;

- de les rendre conformes aux orientations souhaitées par le dispositif 2ème période.

La création de nouvelles fiches se justifie principalement du fait des nouveaux entrants.

■ Règles de dépôt des dossiers

Le club C2E vient de réaliser un document exposant les règles de dépôt de dossier de demande de certificats d'économie d'énergie pour les c

En savoir plus : <http://www.clubc2e.org/>



Réglementation : textes officiels parus en juin

- JO du 7 juin 2009 :

Décret n° 2009-620 du 6 juin 2009 relatif à certaines commissions administratives à caractère consultatif relevant du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire

Prorogation pour 5 ans des commissions dont la liste est fournie en annexe avec rappel des textes institutifs

A noter CCAP Commission centrale des appareils à pression.

- JO du 11 juin 2009 :

Décret n° 2009-648 du 9 juin 2009 relatif au contrôle des chaudières dont la puissance nominale est supérieure à 400 kilowatts et inférieure à 20 mégawatts

Concerne le contrôle de l'efficacité énergétique.

Décret n° 2009-649 du 9 juin 2009 relatif à l'entretien annuel des chaudières dont la puissance nominale est comprise entre 4 et 400 kilowatts

Modification du code de l'environnement : ajout d'un § "entretien annuel des chaudières"

- JO du 12 juin 2009 :

Ordonnance n°2009-663 du 11 juin 2009 relative à l'enregistrement de certaines installations classées pour la protection de l'environnement

avec Section 2 : « Installations soumises à enregistrement

Rapport au Président de la République relatif à l'ordonnance n°2009-663 du 11 juin 2009 relative à l'enregistrement de certaines installations classées pour la protection de l'environnement

Explicite le régime « d'enregistrement » et ses objectifs

- JO du 13 juin 2009 :

Arrêtés du 2 juin 2009 portant extension d'agrément d'un organisme pour effectuer le contrôle périodique de certaines catégories d'installations classées soumises à déclaration

Organismes concernés : Néodyme, Veritas, Tokheim, SAP (rubriques 1432, 1434)

- JO du 17 juin 2009 :

Décret n° 2009-697 du 16 juin 2009 relatif à la normalisation

Ce décret contient notamment : CHAPITRE Ier : Le système français de normalisation - CHAPITRE II : La mission d'intérêt général confiée à l'Association française de normalisation - CHAPITRE III : L'élaboration et l'homologation des projets de normes

- JO du 20 juin 2009 :

Arrêté du 27 avril 2009 modifiant l'arrêté du 2 août 1977 modifié relatif aux règles techniques et de sécurité applicables aux installations de gaz combustible et d'hydrocarbures liquéfiés situées à l'intérieur des bâtiments d'habitation ou de leurs dépendances

Modifications : art 2 - 2è "Définitions" et remplacement des nouveaux termes définis dans les art 3, 25, 26 et 31 - art 18 IV qui devient "Appareils à circuit de combustion étanche" - art 26 IV "Contrôle par organisme agréé".

Arrêté du 11 juin 2009 portant transfert d'agrément d'organismes pour effectuer les vérifications techniques réglementaires dans les établissements recevant du public et les immeubles de grande hauteur -

Les agréments de Norisko Construction et Norisko Equipements sont transférés à Dekra Construction et Dekra Equipements = changement de nom de Norisko qui est devenu DEKRA depuis le 8 juin 09

- JO du 27 juin 2009 :

Arrêté du 29 mai 2009 relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres (dit « arrêté TMD »)

(voir CFBP infos n°61, mars 2009, page 4)

- JO du 28 juin 2009

Décret n° 2009-803 du 26 juin 2009 modifiant le décret n° 2006-600 du 23 mai 2006 relatif aux obligations d'économies d'énergie dans le cadre du dispositif des certificats d'économies d'énergie et le décret n° 2006-603 du 23 mai 2006 relatif aux certificats d'économies d'énergie.

A signaler également :

Décision BSEI n° 09-102 du 29 juin 2009 relative au remplacement de l'épreuve hydraulique, lors de la requalification périodique de certains équipements sous pression, par un essai sous pression de gaz contrôlé par émission acoustique.

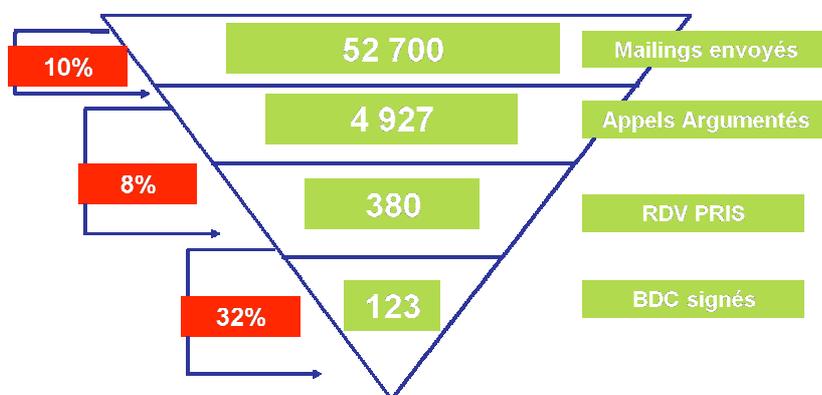
3 EN BREF

Bilan de l'opération pilote concernant le GPL carburant

Rappel du dispositif

- La stratégie du CFBP : concrétiser le passage au GPL en 2ème monte
- La cible : les véhicules essence éligibles au bonus de 2.000 euros soit un potentiel d'1 million de véhicules
- L'offre tarifaire d'équipement au GPL très attractive : 300 euros
- Les partenaires : les équipementiers et les installateurs GPL
- Un pilote de fin février à juin pour tester le principe de la campagne sur 5 départements (35-44-49-69-78), 5 marques : Renault - Peugeot - Citroën - Fiat - Volkswagen soit un potentiel de 53 000 véhicules.
- Objectifs fixés : tendre vers 500 à 1 000 montages
- Budget : 250 k€

Bilan Chiffres-clés :



- Les appels entrants :
4 % des appels traités
Presque 2 appels sur 3 se transforment en rendez-vous.
- Les appels sortants :
5 % se transforment en rendez-vous
Ont permis rentabiliser la plateforme.
- Taux de résultat de la plateforme autour de 7 % quel que soit le département
- A noter : un taux de concrétisation des rendez-vous en bon de commande en nette augmentation entre le début et la fin de l'opération :
15 % le 20 avril
27 % le 5 mai
32 % le 11 juin
- Installateurs aux performances disparates

Conclusions et enseignements de l'opération

Le bilan quantitatif n'est pas à la hauteur des objectifs fixés mais :

- La filière prend connaissance de l'évolution du marché de la seconde monte : Diminution des grosses cylindrées ou 4X4 du fait du malus ; développement du marché de petits véhicules transformables même avec un faible kilométrage ; nouvelle clientèle (jeunes femmes dynamiques et seniors) ; nécessité de diminuer le coût de l'installation y compris l'équipement ;
- Des installateurs passent d'un mode attentiste à un mode plus actif : Le pilote a engendré des actions de marketing des d'installateurs : marketing direct - phoning - foires... ; 4 participants au pilote ont pris en main l'enrichissement du pilote (envoi de mailing en cours sur leur département via la BDD du fichier 3A) ; ébauche d'un réseau organisé ?
- Le contexte reste un élément fondamental pour bouger les lignes : Différentiel prix des carburants ; 1^{er} monte qui impacte la seconde ; sécurité du GPL

Le CFBP n'a pas les capacités de changer, seul, le marché du GPL carburant. Il a un rôle d'accompagnateur des divers acteurs et des actions de la filière (constructeurs, installateurs...)

Un bilan qualitatif riche d'enseignements :

- Cible du GPLc : Propriétaires petites cylindrées ; moins de 10 000 km/an ; seniors (homme et couples) sensibles arguments économiques ; femmes actives sensibles à la lutte contre la pollution de l'air en ville ; pas de freins au temps de parcours pour le rendez-vous.
- Évolution du métier d'installateur : de passif vis-à-vis des prospects, ils deviennent actifs ; intérêt du Marketing Direct reconnu ; process de montage amélioré (de 16 à 20 h en début de campagne à 10 heures en fin).
- Dispositif : les enseignements concernant le dispositif lui-même : renforcer le message institutionnel ; avoir une offre promotionnelle incitative et simple ; teasing, e-mailing et radio sans intérêt.
- GPL carburant : le choix du GPL est un acte d'achat réfléchi et long ; notoriété du produit à améliorer ; besoin d'informations rassurantes et explicites.
- Freins : concessionnaires ; méfiance par rapport au bonus ; contexte économique et coût de l'équipement.



5 DANS LA PRESSE

> **Taxe carbone : la commission Rocard opte pour la simplicité, Les Echos, 09-07-2009**

> **Taxe carbone : le projet de la commission Rocard, Les Echos, 22-07-2009**

> **Taxe carbone : Rocard veut un signal fort dès 2010, Les Echos, 22-07-2009**

> **Environnement : la création de la taxe carbone réveille le débat politique, Les Echos, 24-07-2009**

Les Echos

Le Quotidien de l'Economie

Jeudi 9 Juillet 2009

France

Taxe carbone : la commission Rocard opte pour la simplicité

Au terme d'une semaine de travail, un consensus semble se dégager sur l'éventuelle mise en place d'une contribution climat-énergie, à compter de l'année prochaine. Une quinzaine d'experts (élus, économistes, représentants du patronat et des syndicats) se réuniront aujourd'hui pour formuler des recommandations. Ils se fonderont, pour cela, sur deux rapports, l'un sur l'impact de la réforme (« Les Echos » du 1 juillet), l'autre sur l'intérêt général de l'outil, rédigés à l'issue de la conférence d'experts de la semaine dernière. Ce dernier expose les points de convergences qui se sont dégagés entre les 13 experts et les 27 intervenants présents dans la salle.

Envoyer un « signal fort »

Sans surprise, « un large accord s'est manifesté sur le bien-fondé d'une mesure » destinée à réduire la consommation de CO₂ des entreprises et des ménages. La décision d'instituer une taxe carbone dès 2010

serait un « signal fort » envoyé à la communauté internationale, à quelques mois de la conférence de Copenhague. Mais les experts privilégient la voie du pragmatisme. Ils donnent la priorité à la mise en place d'un prélèvement assis sur les émissions de CO₂ d'origine énergétique (gaz, pétrole, charbon). Pour des raisons pratiques et juridiques, celui-ci devrait se situer très en amont : au point de production ou d'importation des carburants. La tonne de CO₂ serait facturée à 32 euros en 2010, et croîtrait de 5 % par an par la suite, pour atteindre 100 euros en 2030, soit « nettement plus que la progression attendue du revenu des ménages et de la valeur ajoutée des entreprises ». La taxe au carbone ajouté, qui impose d'établir un bilan carbone pour tous les produits, est jugée, quant à elle, « actuellement irréaliste ».

Au-delà des points de convergence, les « facteurs potentiels de tension »

restent néanmoins nombreux : la question de l'électricité, qui ne nécessite que très peu de CO₂ (centrales thermiques), a occupé une grosse partie des débats. Certains participants souhaitent qu'elle soit intégrée à la taxe carbone, pour ne pas « favoriser l'énergie nucléaire ». Sans le dire explicitement, les experts semblent sensibles à cet argumentaire. La commission, enfin, ne cache pas sa préférence pour le chèque vert, à la fois « simple et lisible » et qui bénéficie, en proportion de leurs revenus, davantage aux ménages modestes. La baisse de TVA, quant à elle, est jugée « peu ciblée et peu équitable », et la réduction d'impôt sur le revenu (ou crédit d'impôt) parviendrait aux ménages avec un décalage d'un an.

L. R.

Tous droits réservés : Les Echos
8372458C5770D20B112595A4620461DB7019154EA75E39E8E8D0338

Diff 140 313 ex. (source OJD 2005)

[Retour Sommaire](#)

Les Echos

Le Quotidien de l'Economie

Mercredi 22 Juillet 2009

Une

Taxe carbone : le projet de la commission Rocard

• Le rapport sur la contribution climat-énergie remis vendredi • Il prône un prix de 32 euros la tonne de CO₂ dès 2010 • Une compensation partielle et transitoire est envisagée pour les ménages

L'instauration d'une taxe carbone dès le 1 janvier 2010 semble de plus en plus probable. Dans son rapport sur la contribution climat-énergie, qui sera rendu au gouvernement vendredi, Michel Rocard plaide pour une facturation de la tonne de CO₂ émise à 32 euros l'an prochain et à 100 euros en 2030. Appliquée aux carburants, cela reviendrait, dès l'an prochain, à 7,7 centimes supplémentaires par litre de sans-

plomb. Des compensations seraient proposées aux ménages les plus touchés, mais elles devraient être « partielles » et « transitoires », juge l'ancien Premier ministre. Les recettes doivent surtout permettre une refonte de la fiscalité, afin d'améliorer la compétitivité, en compensant la réduction de la taxe professionnelle. Le rapport n'exclut pas des compensations limitées pour les professionnels les plus exposés

(routiers, agriculteurs). Le gouvernement veut intégrer la mesure dans le budget 2010, mais hésite sur le niveau de la contribution.

Tous droits réservés : Les Echos
6E79C53F5030D40231319904870ED1040C760B7618522438241ED67

Diff. 140 313 ex. (source OJD 2005)

[Retour Sommaire](#)

Mercredi 22 Juillet 2009

France

Taxe carbone : Rocard veut un signal fort dès 2010

Le président de la conférence d'experts plaide pour une contribution de 32 euros par tonne de CO₂ émise dès le 1^{er} janvier 2010. Il envisage une redistribution aux ménages les plus touchés mais de manière « partielle » et « provisoire ». Les recettes collectées compenseraient la suppression de la taxe professionnelle afin de renforcer la compétitivité.

Moins de deux semaines auront été nécessaires à Michel Rocard, président de la conférence d'experts sur la contribution climat-énergie (CCE), pour rédiger ses recommandations sur la base du consensus dégagé le 9 juillet autour d'une quinzaine de personnalités (élus, économistes, scientifiques, etc.). Son rapport sera remis au gouvernement vendredi. Dans une version provisoire et partielle dont « Les Echos » ont pris connaissance, l'ancien Premier ministre, invité de France Inter ce matin, affiche sa préférence pour une réforme dès le 1^{er} janvier 2010, d'autant plus acceptable que les prix du pétrole restent, à ce stade, relativement bas. Il plaide pour une taxation des seules énergies fossiles (gaz, charbon, pétrole). L'électricité, qui émet du CO₂ lorsqu'elle est produite par les centrales à charbon (en heure de pointe), serait exclue du périmètre, étant déjà soumise au marché européen des quotas. Pour les mêmes raisons, les industries les plus consommatrices d'énergie (sidérurgie, ciment, verre, papier, etc.) ne seraient, elles non plus, pas concernées. Michel Rocard souhaite néanmoins que les prix de la CCE et des quotas convergent progressivement à l'avenir.

Proposition de « chèque vert »
Hormis ces cas, le « signal prix » devra être « lisible, prévisible, universel et éviter en particulier le piège des dérogations », alors que des propositions circulent pour exonérer les ménages modestes ou

les familles nombreuses. « Pour des raisons d'acceptabilité », la tonne de CO₂ émise serait facturée au prix de 32 euros en 2010 (le niveau de 45 euros aurait été « idéal » pour accélérer les économies d'énergie), pour atteindre le niveau de 100 euros en 2030. Cela rapporterait près de 8,3 milliards d'euros l'an prochain, dont 4,3 milliards à la charge des ménages. Appliqué aux carburants, cela reviendrait à 7,7 centimes supplémentaires par litre de sans-plomb et à 8,5 centimes par litre de gazole. Un prix de départ inférieur (de 15 euros par exemple, plus proche du marché des quotas de CO₂) n'est pas raisonnable si la France veut respecter son objectif de diviser par quatre sa consommation de CO₂ à l'horizon 2050, défend Michel Rocard. « Pour marquer la visibilité du projet », la loi de Finances établissant la taxe carbone devra aussi « annoncer son taux pour les cinq prochaines années ». Et une instance devra être créée pour assumer le suivi du dispositif et traiter de son extension aux autres gaz à effet de serre (méthane, etc.). Côté compensations, Michel Rocard édulcore la proposition de « chèque vert » formulée notamment par la Fondation Hulot. Certes, une redistribution doit être envisagée « pour les ménages les plus modestes ou les secteurs les plus touchés ». La facture dépassera en effet 300 euros par an pour certains ménages (chauffage au fioul, trajet domicile travail en voiture). Mais la compensation ne devra être que « partielle » et « aussi forfaitaire que

possible » (non liée à la consommation) pour ne pas affaiblir le signal prix. Elle devra également « si possible » être « transitoire ». « On pourrait essayer de tenir compte de la situation géographique [rural] ou énergétique [types de chauffage] », indique simplement le rapport, sans trancher sur la forme entre « chèque vert », « aides ciblées » ou « aides fiscales à la transition énergétique ».

L'impact sur les industries d'une contribution climat énergie additionnelle de 32 €/tCO₂

Industrie	Impact (€)
Industrie chimique	11,6
Industrie métallurgique	11,6
Industrie textile	11,6
Industrie alimentaire	11,6
Industrie pharmaceutique	11,6
Industrie électronique	11,6
Industrie aéronautique	11,6
Industrie automobile	11,6
Industrie électrique	11,6
Industrie nucléaire	11,6
Industrie pétrolière	11,6
Industrie sidérurgique	11,6
Industrie céramique	11,6
Industrie verrerie	11,6
Industrie papier	11,6
Industrie textile	11,6
Industrie chimique	11,6
Industrie métallurgique	11,6
Industrie textile	11,6
Industrie alimentaire	11,6
Industrie pharmaceutique	11,6
Industrie électronique	11,6
Industrie aéronautique	11,6
Industrie automobile	11,6
Industrie électrique	11,6
Industrie nucléaire	11,6
Industrie pétrolière	11,6
Industrie sidérurgique	11,6
Industrie céramique	11,6
Industrie verrerie	11,6
Industrie papier	11,6

La recette générée par la contribution doit surtout « permettre d'amorcer une réorganisation des prélèvements obligatoires », en faisant évoluer la fiscalité des entreprises. Objectif : renforcer la compétitivité. Si Michel Rocard souligne que « l'instauration de la CCE ne doit pas être perçue comme le financement de la réduction de la taxe professionnelle », « l'idée que la recette ainsi dégagée y concoure est admise par la plupart des parties prenantes, la priorité devant être donnée, dans l'utilisation de la recette, à la compétitivité ». Et le Premier ministre de fustiger la « curiosité du système français » que constituait la « TP » en taxant les investissements. Si des compensations sectorielles peuvent être envisagées, par exemple dans

l'agriculture, Michel Rocard juge là encore qu'elles devront être limitées (lire ci-dessous).

L'Elysée a maintenant quelques

semaines pour se forger son propre avis et intégrer la réforme, ce qui devrait être le cas, au projet de loi de Finances 2010.

**LUCIE ROBEQUAIN ET
ETIENNE LEFEBVRE**

Tous droits réservés : Les Echos
777FD5E357D05B0571EF9E94D30AC1DA0086CE7B68EE286BF4AEB67

Diff. 140-313 ex. (source OJD 2005)

[Retour Sommaire](#)

Vendredi 24 Juillet 2009

France

Environnement : la création de la taxe carbone réveille le débat politique

La remise du rapport de la commission Rocard est repoussée à mardi. Sa commission est assaillie de demandes d'amendements au texte, qui vont dans des sens contradictoires. Associations, syndicats et partis politiques multiplient les déclarations pour influencer sur la rédaction finale. Le gouvernement tente de calmer le jeu.

Le gouvernement savait bien que le sujet serait sensible, il en a la confirmation : avant même la remise officielle du rapport de la conférence d'experts sur la contribution climat-énergie, présidée par Michel Rocard, les réactions se multiplient depuis 48 heures, à la suite de la publication d'un avant-projet partiel (« Les Echos » du 22 juillet) et des déclarations de l'ancien Premier ministre dans les médias. Associations, syndicats et partis politiques tentent d'influer sur la rédaction finale du document. Et d'envoyer des signaux à l'exécutif, qui, après l'adoption de la loi sur le travail le dimanche, voit le débat se focaliser sur les réformes fiscales : taxe professionnelle et taxe carbone.

Michel Rocard, qui devait présenter sa copie aujourd'hui à Christine Lagarde (Economie) et Jean-Louis Borloo (Développement durable), a repoussé l'échéance à mardi. Sa commission est assaillie de demandes d'amendements au texte, qui vont évidemment dans des sens contradictoires. Et le président entend apporter sa touche personnelle, notamment sur la prise en compte de l'électricité dans l'assiette de la contribution (une option écartée par Bercy), afin d'éviter que les ménages « se reportent sur le chauffage électrique », a-t-il indiqué hier dans « Libération ». Les associations environnementales, les Verts et le Parti socialiste défendent ce point de vue (« L'exclusion de l'électricité

serait une hérésie au sens écologique », affirme le PS). La secrétaire d'Etat à l'Ecologie, Valérie Létard, recommande à l'inverse « la prudence » pour ne pas « risquer de générer une fracture sociale pour les plus modestes ». Pour la CGT, taxer l'électricité « n'est pas acceptable » alors que « l'essentiel de l'électricité est produit à partir d'énergies non polluantes [hydraulique, nucléaire] ».

Exemples d'impact pour deux ménages types d'une CCE* de 12 euros la tonne de CO₂

	Deux types de ménages	Incidence compensatoire
	« Sans le service »	« Sans le service »
Logement	Propane	Propane
Logement	Fioul	Propane
Chauffage	Électricité	Gas de ville
Nombre de tonnes	1 (12,00 € par an)	4
Impact CCE*	+12€ net	+48€ net

* Contribution climat énergie
 * Les Echos - 22 juillet 2009, Confédération française de la consommation

« Hold-up fiscal »

Mais la question la plus sensible reste celle des compensations pour les ménages. L'UFC-Que Choisir fait campagne contre le « hold-up fiscal » qui consisterait à « taxer les consommateurs pour baisser les coûts des entreprises ». Michel Rocard assure que la réforme « n'est pas destinée à améliorer le financement de l'Etat » et que la réduction de la taxe professionnelle se fait de manière indépendante. Il défend le principe de compensations forfaitaires afin de ne pas dégrader le pouvoir d'achat des ménages qui seront les plus pénalisés (certains le seront au-delà de 300 euros par an) tout en conservant une incitation à

modifier son comportement. Tout l'enjeu réside dans l'ampleur et la forme des compensations, et, bien sûr, dans le niveau de la taxe (32 euros la tonne de CO₂, préconise le rapport)., a affirmé Dominique Paillé, porte-parole adjoint de l'UMP.

Le gouvernement, inquiet de voir le débat s'emballer si tôt, s'efforce de calmer le jeu. « Il serait prématuré de tirer des conclusions avant même que Michel Rocard nous ait remis les siennes », a indiqué hier Christine Lagarde, pour qui « tout dépendra d'où on mettra le curseur. » L'exécutif se réserve la possibilité d'opter pour un taux de taxation plus faible, et plus proche du prix actuel de la tonne de CO₂ sur le marché européen des quotas (environ 15 euros).

Une fiscalité en constante évolution Les recettes de taxe générale sur les activités polluantes, qui ont atteint 437 millions d'euros en 2008, doivent s'accroître de près de 187 millions d'euros cette année, et de plus de 300 millions d'euros les deux années suivantes. La montée en puissance de la TGAP se traduit, selon les cas, par une augmentation des tarifs de certaines fractions existantes ou par l'extension de son application à des produits nouveaux. Dans le cas des déchets ménagers, par exemple, le gouvernement a décidé d'accroître progressivement les taxes sur les installations de stockage et d'incinération. La TGAP

comporte aujourd'hui une dizaine de déclinaisons : huiles, lessives, granulats, déchets, etc. Elle devrait frapper, à terme, une vingtaine de

produits, selon les objectifs fixés lors du Grenelle de l'environnement.

E.L.

Tous droits réservés : Les Echos
D87135B953006405318E99E44C0DA1953254CB30A08C619DF149BA4

Diff. 140 313 ex. (source OJD 2005)

[Retour Sommaire](#)

SOMMAIRE

STATISTIQUES JUILLET & AOÛT 1

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

ACTUALITÉS TECHNIQUES ET REGLEMENTAIRES 6

Textes réglementaires parus en juillet
et août 2009

EN BREF 6

Dernières publications du CFBP

1 STATISTIQUES

DONNÉES CLIMATIQUES (1):

	JUILLET- 2009	JUILLET- 2008	AOÛT- 2009	AOÛT- 2008
Température moyenne	20°3	19°7	21°2	19°4
Nombre de jours ouvrés	22	22	21	20
Degrés-jours du mois	0	0	0	0
Coefficient de rigueur	1	1	1	1
Degrés-jours cumulés	1 270,7	1 112,4	1 270,7	1 112,4

(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.

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 GPL août 2009

- > Ventes « vrac » août 2009 vs août 2008 : - 1,1 %
- > Ventes « condi » août 2009 vs août 2008 : - 2,6 %

Comité Français du
Butane et du Propane

8, terrasse Bellini

92807 PUTEAUX CEDEX

contact@cfbp.fr

www.cfbp.fr

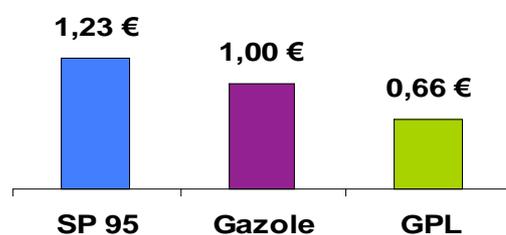
N° SIRET : 784 855 033 00063

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

	MOIS			CUMUL		
	Juillet-2009	Juillet-2008	Variation	Juillet-2009	Juillet-2008	Variation
BUTANE						
conditionné	27 370	27 036	+ 1,2 %	183 097	186 053	- 1,6 %
vrac	5 773	7 126	- 19,0 %	49 123	54 864	- 10,5 %
s/total Butane	33 143	34 162	- 3,0 %	232 220	240 917	- 3,6 %
PROPANE						
conditionné	13 255	13 402	- 1,1 %	84 082	85 486	- 1,6 %
Condi/carburant	5 752	6 755	- 14,8 %	38 608	46 108	- 16,3 %
s/total	19 007	20 157	- 5,7 %	122 690	131 594	- 6,8 %
Vrac carburant	2 867	3 317	- 13,6 %	18 147	22 590	- 19,7%
Vrac 0/6 T	24 702	29 405	- 16,0 %	530 369	530 891	- 0,1 %
Vrac 6/12 T	5 713	5 631	+ 1,5 %	87 984	87 193	+ 0,9 %
Vrac 12/80 T	9 664	7 964	+ 21,3 %	135 674	132 867	+ 2,1 %
Vrac 0/80 T	40 079	43 000	- 6,8 %	754 027	750 951	+ 0,4 %
Vrac > 80 T	15 886	16 553	- 4,0 %	156 168	173 799	- 10,1 %
Réseau canalisé	624	1 011	- 38,3 %	35 752	32 658	+ 9,5 %
Sous-total vrac	59 456	63 881	- 6,9 %	964 094	979 998	- 1,6%
Sous-total	78 463	84 038	- 6,6 %	1 086 784	1 111 592	- 2,2 %
GPLc / Stations	10 131	12 086	- 16,2 %	56 833	65 865	- 13,7 %
Total condi	46 377	47 193	- 1,7 %	305 787	317 647	- 3,7 %
Total vrac	65 229	71 007	- 8,1 %	1 013 217	1 034 862	- 2,1 %
TOTAL	121 737	130 286	- 6,6 %	1 375 837	1 418 374	- 3,0 %
Dont carburant	18 750	18 998	- 15,4 %	113 588	134 563	- 15,6 %

BAROMETRE MENSUEL DU GPL CARBURANT : moyenne de juillet 2009 (*)

Le carburant le moins cher à la pompe : 0,66 euro le litre



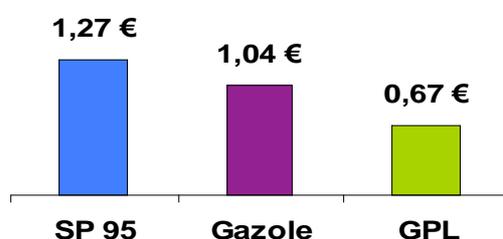
*Source du prix au litre des carburants en euros :
Meeddm - www.developpement-durable.gouv.fr

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

	MOIS			CUMUL		
	Août-2009	Août-2008	variation	Août-2009	Août-2008	variation
BUTANE						
conditionné	26 652	27 210	- 2,1%	209 749	213 263	- 1,6%
vrac	3 691	3 708	- 0,5%	52 814	58 572	- 9,8%
s/total Butane	30 343	30 918	- 1,9%	262 563	271 835	- 3,4%
PROPANE						
conditionné	12 123	12 361	- 1,9%	96 205	97 847	- 1,7%
Condi/carburant	4 136	4 488	- 7,8%	42 744	50 596	- 15,5%
s/total conditionné	16 259	16 849	- 3,5%	138 949	148 443	- 6,4%
Vrac carburant	1 933	2 105	- 8,2%	20 080	24 695	- 18,7%
Vrac 0/6 T	26 683	25 355	+ 5,2%	557 052	556 246	+ 0,1%
Vrac 6/12 T	6 108	6 201	- 1,5%	94 092	93 394	+ 0,7%
Vrac 12/80 T	10 860	10 961	- 0,9%	146 534	143 828	+ 1,9%
Vrac 0/80 T	43 651	42 517	+ 2,7%	797 678	793 468	+ 0,5%
Vrac > 80 T	13 041	14 770	- 11,7%	169 209	188 569	- 10,3%
Réseau canalisé	1 125	1 060	+ 6,1%	36 877	33 718	+ 9,4%
Sous-total vrac	59 750	60 452	- 1,2%	1 023 844	1 040 450	- 1,6%
Sous-total PROPANE	76 009	77 301	- 1,7%	1 162 793	1 188 893	- 2,2%
GPLc / Stations	9 672	10 274	- 5,9%	66 505	76 139	- 12,7%
Total conditionné	42 911	44 059	- 2,6%	348 698	361 706	- 3,6%
Total vrac	63 441	64 160	- 1,1%	1 076 658	1 099 022	- 2,0%
TOTAL	116 024	118 493	- 2,1%	1 491 861	1 536 867	- 2,9%
Dont carburant	15 741	16 867	- 6,7%	129 329	151 430	- 14,6%

BAROMETRE MENSUEL DU GPL CARBURANT : moyenne en août 2009 (*)

Le carburant le moins cher à la pompe : 0,67 euro le litre



*Source du prix au litre des carburants en euros :
Meeddat - www.developpement-durable.gouv.fr

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

Régions	MOIS			CUMUL		
	Juillet-2009	Juillet-2008	variation	Juillet-2009	Juillet-2008	variation
Alsace	23	8	+ 188%	106	109	- 3%
Aquitaine	37	82	- 55%	265	442	- 40%
Auvergne	22	22	+ 0%	89	192	- 54%
Basse-Normandie	9	21	- 57%	93	136	- 32%
Bourgogne	15	18	- 17%	77	120	- 36%
Bretagne	41	45	- 9%	214	245	- 13%
Centre	33	79	- 58%	202	304	- 34%
Champagne-Ardenne	26	20	+ 30%	72	93	- 23%
Corse	18	5	+ 260%	43	55	- 22%
Franche-Comté	13	25	- 48%	94	232	- 59%
Haute-Normandie	15	18	- 17%	188	166	+ 13%
Ile-de-France	15	15	+ 0%	44	81	- 46%
Languedoc-Roussillon	31	17	+ 82%	110	202	- 46%
Limousin	7	20	- 65%	95	148	- 36%
Lorraine	6	39	- 85%	94	125	- 25%
Midi-Pyrénées	71	90	- 21%	226	432	- 48%
Nord-Pas-de-Calais	27	39	- 31%	202	237	- 15%
Pays de la Loire	23	51	- 55%	167	282	- 41%
Picardie	29	30	- 3%	132	166	- 20%
Poitou-Charentes	20	31	- 35%	135	216	- 38%
Provence-Alpes Côte d'Azur	21	42	- 50%	151	224	- 33%
Rhône-Alpes	63	76	- 17%	441	560	- 21%
TOTAL	565	793	- 29%	3 240	4 767	- 32%

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

Régions	MOIS			CUMUL		
	Août-2009	Août-2008	variation	Août-2009	Août-2008	variation
Alsace	5	9	- 44%	111	118	- 6%
Aquitaine	47	36	+ 31%	312	478	- 35%
Auvergne	17	18	- 6%	106	210	- 50%
Basse-Normandie	8	14	- 43%	101	150	- 33%
Bourgogne	12	6	+ 100%	89	126	- 29%
Bretagne	12	15	- 20%	226	260	- 13%
Centre	27	12	+ 125%	229	316	- 28%
Champagne-Ardenne	3	8	- 63%	75	101	- 26%
Corse	1	3	- 67%	44	58	- 24%
Franche-Comté	12	15	- 20%	106	247	- 57%
Haute-Normandie	5	7	- 29%	193	173	+ 12%
Ile-de-France	3	5	- 40%	47	86	- 45%
Languedoc-Roussillon	6	38	- 84%	116	240	- 52%
Limousin	8	13	- 38%	103	161	- 36%
Lorraine	20	18	+ 11%	114	143	- 20%
Midi-Pyrénées	21	34	- 38%	247	466	- 47%
Nord-Pas-de-Calais	12	15	- 20%	214	252	- 15%
Pays de la Loire	6	13	- 54%	173	295	- 41%
Picardie	6	9	- 33%	138	175	- 21%
Poitou-Charentes	10	11	- 9%	145	227	- 36%
Provence-Alpes Côte d'Azur	19	21	- 10%	170	245	- 31%
Rhône-Alpes	32	27	+ 19%	473	587	- 19%
TOTAL	292	347	- 16%	3 532	5 114	- 31%

STATISTIQUES DE CONNEXIONS AU SITE www.cfbp.fr : août 2009

Nombre de visites en août 2009 : 16 078

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

- 1- GPL : 2 571
- 2- Comment rouler au GPL : 1 790
- 3- Les gaz butane propane : 1 770
- 4- Véhicules GPL neufs : 1 582
- 5- Carte de France du GPL : 1 243
- 6- Questions/Réponses sur le GPL c : 1 231
- 7- Les installations butane et propane : 847
- 8- Pourquoi rouler au GPL : 842
- 9- Carte des stations-service : 664
- 10- GPL carburant : 455

2 ACTUALITES TECHNIQUES ET REGLEMENTAIRES

TEXTES REGLEMENTAIRES PUBLIES en JUILLET & AOÛT 2009

Textes parus au Journal Officiel

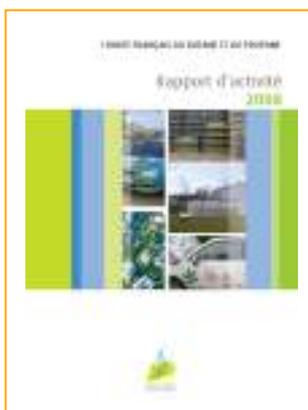
- Décret n°2009-835 du 6 juillet 2009 relatif au premier contrôle périodique de certaines catégories d'installations classées soumises à déclaration (*JO du 8 juillet 2009*)
- Arrêté du 29 juin 2009 modifiant l'arrêté du 15 juillet 1980 modifié rendant obligatoires des spécifications techniques relatives à la réalisation et à la mise en œuvre des canalisations de gaz à l'intérieur des bâtiments d'habitation ou de leurs dépendances (*JO du 11 juillet 2009*)
- Arrêté du 29 juin 2009 modifiant l'arrêté du 13 juillet 2000 portant règlement de sécurité de la distribution de gaz combustible par canalisations (*JO du 11 juillet 2009*)
- Arrêté du 29 juin 2009 modifiant l'arrêté du 4 mars 1996 modifié portant codification des règles de conformité des matériels à gaz aux normes les concernant lorsqu'ils sont situés à l'intérieur des bâtiments d'habitation et de leurs dépendances ainsi que dans les caravanes, autocaravanes et fourgons aménagés (*JO du 30 juillet 2009*)
- Loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement (*JO du 5 août 2009*)

Textes parus au Bulletin Officiel du Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de la Mer

- Circulaire BRTICP/2009-326/CD du 22 juillet 2009 relative à la modélisation au moyen de modèles CFD de la dispersion atmosphérique pour l'évaluation des zones d'effets dans le cadre de l'élaboration des Plans de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) (*BO du MEEDDM n° 15/2009 du 25 août 2009*)

3 EN BREF

Dernière(s) publication(s) du CFBP



Le Rapport d'activité 2008 du CFBP est téléchargeable sur le site www.cfbp.fr (Rubrique Documentation).

SOMMAIRE

1- STATISTIQUES DU MOIS Page 1

- ▶ Données climatiques
- ▶ Chiffres-clés
- ▶ Ventes de GPL en France
- ▶ Baromètre du GPL carburant
- ▶ Connexions au site cfbp.fr

2- ACTUALITÉS TECHNIQUES ET REGLEMENTAIRES Page 4

- ▶ Taxe carbone : position et
argumentaire du CFBP et d'E&A
- ▶ Montants prévus de la taxe carbone
- ▶ Textes réglementaires
- ▶ Normes

3- EN BREF Page 8

- ▶ Nouvelle signalétique à l'entrée des
parkings pour les véhicules au GPL
- ▶ LPG Exceptional Energy

4- DANS LA PRESSE Page 9

- ▶ La taxe carbone, mode d'emploi
- ▶ Une taxe carbone équitable ?
- ▶ Le libre accès des GPL dans les
parkings
- ▶ Un nouveau départ pour le GPL ?

1 STATISTIQUES

DONNÉES CLIMATIQUES ⁽¹⁾:

	SEPTEMBRE-2009	SEPTEMBRE-2008
Température moyenne	17°6	15°3
Nombre de jours ouvrés	22	22
Degrés-jours du mois	0	0
Coefficient de rigueur	1	1
Degrés-jours cumulés	1 270,7	1 112,4

(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.

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 GPL septembre 2009

- > Total Ventes « vrac » sept 2009 vs sept 2008 : - 1,8 %
- > Total Ventes « condi » sept 2009 vs sept 2008 : - 4,1 %

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-2009	Sept-2008	Variation	Sept-2009	Sept-2008	Variation
BUTANE						
conditionné	26 804	27 606	- 2,9 %	236 553	240 869	- 1,8 %
vrac	7 253	7 865	- 7,8 %	60 067	66 437	- 9,6 %
s/total Butane	34 057	35 471	- 4,0 %	296 620	307 306	- 3,5 %
PROPANE						
conditionné	10 764	11 086	- 2,9 %	106 969	108 933	- 1,8 %
Condi/carburant	6 052	6 812	- 11,2 %	48 796	57 408	- 15,0 %
s/total conditionné	16 816	17 898	- 6,0 %	155 765	166 341	- 6,4 %
Vrac carburant	2 915	3 174	- 8,2 %	22 995	27 869	- 17,5%
Vrac 0/6 T	37 440	37 841	- 1,1 %	594 492	594 087	+ 0,1 %
Vrac 6/12 T	7 594	7 936	- 4,3 %	101 686	101 330	+ 0,4 %
Vrac 12/80 T	14 906	14 251	+ 4,6 %	161 440	158 079	+ 2,1 %
Vrac 0/80 T	59 940	60 028	- 0,1%	857 618	853 496	+ 0,5 %
Vrac > 80 T	22 311	22 844	- 2,3 %	191 520	211 413	- 9,4 %
Réseau canalisé	958	1 212	- 21,0 %	37 835	34 930	+ 8,3 %
Sous-total vrac	86 124	87 258	- 1,3 %	1 109 968	1 127 708	- 1,6%
Sous-total propane	102 940	105 156	- 2,1 %	1 265 733	1 294 049	- 2,2 %
GPLc / Stations	8 623	9 191	- 6,2 %	75 128	85 330	- 12,0 %
Total conditionné	43 620	45 504	- 4,1 %	392 318	407 210	- 3,7 %
Total vrac	93 377	95 123	- 1,8 %	1 170 035	1 194 145	- 2,0 %
TOTAL	145 620	149 818	- 2,8 %	1 637 481	1 686 685	- 2,9 %
Dont carburant	17 590	19 177	- 8,3 %	146 919	170 607	- 13,9 %

► BAROMETRE MENSUEL DU GPL CARBURANT : moyenne de septembre 2009 (*)

Le carburant le moins cher à la pompe : 0,68 euro TTC le litre



Source : MEEDDM

www.developpement-durable.gouv.fr/energie/sommaire.htm

► STATISTIQUES DE CONNEXIONS AU SITE www.cfbp.fr : septembre 2009

Nombre de visites: 19 885
Nombre de visiteurs: 16 785

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

- 1- GPL : 3 260
- 2- Les gaz butane propane : 2 344
- 3- Véhicules GPL neufs : 2 177
- 4- Comment rouler au GPL : 2 045
- 5- Carte de France du GPL : 1 682
- 6- Questions/Réponses sur le GPL c : 1 347
- 7- Pourquoi rouler au GPL : 1 069
- 8- Les installations butane et propane : 976
- 9- GPL carburant : 596
- 10- Carte des stations-service : 502



► TAXE CARBONE : Position et argumentaire du CFBP et d'Energies & Avenir

Les modalités de la taxe carbone ont été annoncées le 10 septembre.

Le CFBP et Energies & Avenir ont fait connaître leur position notamment sur l'importance de l'équité de traitement entre toutes les énergies non renouvelables et donc à la prise en compte des émissions de CO₂ de l'électricité.

Sont repris ci-dessous le communiqué de presse du CFBP et la fiche argumentaire diffusée par Energies & Avenir.



COMMUNIQUE DE PRESSE

Le succès de la Contribution Climat Energie dépend de l'équité de traitement entre toutes les énergies non renouvelables et donc de la prise en compte des émissions de CO₂ de l'électricité

Paris, le 17 septembre 2009 - « Le principe de la Contribution Climat Energie (CCE) – un signal prix pour faire évoluer les comportements – n'est pas contestable au regard des défis climatiques. Cependant dans sa configuration actuelle, cette contribution ne sera pas à la hauteur des enjeux liés à la réduction des émissions de CO₂. Elle envoie des signaux erronés aux consommateurs et fragilise ainsi l'avenir du mix énergétique national », affirme aujourd'hui Joël Pedessac, Directeur général du Comité Français du Butane et du Propane.

L'électricité doit être prise en compte dans la Contribution Climat Energie

Exclure l'électricité du champ d'application de cette contribution accrédite l'absence d'émissions de CO₂ de tous les usages de l'électricité. Or, selon une étude de l'ADEME, en période de pointe les moyens de productions d'électricité font appel à des centrales thermiques pouvant émettre jusqu'à 800 g de CO₂/kWh contre 230 g de CO₂/kWh pour les GPL.

Lors du Congrès du Gaz qui a eu lieu à Lyon du 15 au 17 septembre 2009, un responsable d'EDF a déclaré « le gaz est indispensable à la production d'électricité pour répondre aux besoins des pointes de consommation d'autant que la relance de la production nucléaire prendra des années et qu'elle ne couvrira pas l'ensemble des besoins ».

Parallèlement, la redistribution de la CCE actuellement envisagée bénéficierait à tous les consommateurs y compris ceux qui seraient exonérés de contribution (les utilisateurs de chauffage électrique comme ceux qui n'utilisent pas de véhicule). Par conséquent, les contributeurs à la CCE subventionneraient le chauffage électrique qui équipe déjà 75 % des logements neufs.

Il ne s'agit alors plus d'une contribution visant à éduquer les consommateurs et à réaliser des économies d'énergie mais d'une incitation aux Français à n'utiliser qu'une seule énergie, pas forcément adaptée à tous leurs besoins. Les conséquences prévisibles à court terme seront l'augmentation massive du recours à l'électricité pour le chauffage, au détriment des émissions de CO₂ du mix énergétique et de la sécurité d'approvisionnement sur des réseaux surchargés en période de pointe.

Vers une réévaluation périodique des émissions de CO₂ des énergies

Pour le CFBP, l'électricité ne peut être exemptée du montant de ses émissions de carbone, surtout pour ses usages de pointe. La France a besoin d'une structure indépendante et impartiale, un Observatoire du CO₂, qui remettrait régulièrement à jour les niveaux d'émissions de CO₂ de toutes les énergies en fonction de leurs usages.

Pointes de consommation électrique et accroissement des émissions de CO₂ : quels effets directs de la Taxe Carbone ?

Le système de la Taxe Carbone et la rénovation du parc nucléaire sont essentiels à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Énergies et Avenir souhaite à travers cette fiche faire des propositions d'amélioration du dispositif de la taxe et mettre en évidence :

- l'importance des émissions de CO₂ en périodes de pointe électrique ;
- le signal prix que va donner la Taxe Carbone ;
- la conséquence environnementale créée par une distorsion entre énergies de chauffage ;
- le besoin d'évaluer le contenu CO₂ par énergie et par usage.

La Taxe Carbone va entraîner l'accroissement des pointes de consommation électrique fortement émettrices de CO₂

Alors qu'elle devrait encourager les comportements sobres en carbone avec un Signal prix sur les énergies responsables d'émission de carbone, la Taxe Carbone va donner un **résultat inverse à celui recherché**.

Le **Signal prix donné aux utilisateurs en faveur de l'électricité** va augmenter la consommation en périodes de pointe, notamment en soirée et en hiver auxquelles le chauffage électrique contribue. Et **les consommateurs ne seront pas encouragés à renoncer ou reporter leur consommation de pointe**.

L'accroissement de ces pics de consommation électrique va solliciter des **moyens de production en France fortement émetteurs de CO₂** et l'importation d'électricité carbonée.

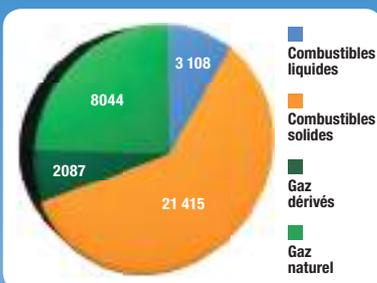


Thermosensibles, les pointes de consommation sont liées aux besoins hivernaux électriques et font appel à une production thermique fortement carbonée.

Source : Bilans annuels de l'énergie électrique 2007-2008 par RTE en GWh

Origines de la production thermique des moyens de production carbonée.

Source : Bilan annuel de l'énergie électrique 2008 par RTE en GWh



Ce phénomène de pointe est **thermosensible**, c'est-à-dire que 1° C de moins en température extérieure entraîne la mise en service de moyens de production d'électricité supplémentaires, essentiellement des centrales thermiques à flamme, de 2.100 MW aujourd'hui, qui pourraient devenir 2.300 à 2.400 MW en 2010.

L'évolution du parc induit la hausse de la puissance maximale demandée chaque année. Déjà près de 75 % des logements neufs utilisent l'énergie électrique pour se chauffer, le chauffage électrique contribue à son niveau à l'augmentation des besoins électriques et à l'amplitude des pointes. Il serait **nécessaire de calculer précisément le contenu CO₂ de cette demande électrique** sachant qu'il est estimé entre 180 g de CO₂ (valeur réglementaire de l'arrêté DPE) et 500 à 600 g par kWh électrique (Note RTE / ADEME de décembre 2007 en méthode marginale).

Taxer les pointes électriques : « Il faudra en venir à une taxation de l'électricité, notamment du chauffage électrique, car c'est effectivement grâce aux énergies fossiles que la demande est satisfaite durant les pointes de consommation ».

Audition par l'Assemblée Nationale de Michel ROCARD, Président du comité d'experts sur la Contribution Climat Énergie - 23 septembre 2009

La Taxe Carbone crée une distorsion entre énergies à usage de chauffage

La Taxe Carbone va automatiquement **accroître dès le 1^{er} janvier 2010 l'attractivité des solutions électriques de chauffage**. De cette incitation vers davantage d'équipements électriques, un accroissement de la demande électrique et des pointes de consommation seront constatés.

La production hydraulique est davantage utilisée en été que pour les pointes en hiver. Source : Bilans annuels de l'énergie électrique 2007-2008 par RTE en GWh



Bien que la production d'électricité soit soumise au dispositif européen des quotas CO₂ (directive ETS), attribués gratuitement aujourd'hui et payants à partir de 2013, **le prix du CO₂ n'est pas retranscrit dans les tarifs régulés de l'électricité domestique**. Ces émissions de CO₂ ne sont donc pas visibles par le consommateur final, et ne le seront pas nécessairement à l'avenir.

Tarif de l'électricité et Contenu CO₂ : « Dans la perspective du Grenelle de l'environnement, la commission [Champsaur] souligne l'importance d'un "signal prix", traduisant le coût et les impacts de la production d'électricité de pointe, réellement incitatif à des comportements vertueux de la part des consommateurs pour créer les conditions d'une utilisation rationnelle de l'énergie ».

Rapport de la commission sur l'organisation du marché de l'électricité présidée par Paul Champsaur - Avril 2009

Au-delà d'une exonération des émissions de CO₂ dues à l'électricité, la distorsion engendrée par la Taxe Carbone va accroître **le déséquilibre de la mixité du bouquet énergétique** de la France, équilibre pourtant affiché par le Grenelle.

Énergies et Avenir propose de soutenir les systèmes de chauffage ouverts et performants

Du fait de la distorsion de prix et de la redistribution forfaitaire en chèque vert, la Taxe Carbone sera au global **sans effet ni sur les comportements, ni sur les émissions de CO₂, ni sur l'efficacité énergétique des bâtiments**.

La soumission de la consommation d'électricité en période de pointe est possible. L'identification des consommateurs peut se faire par l'opérateur, ainsi que la taxation intégrant les pointes dues notamment à l'usage de chauffage.

En élargissant la Taxe Carbone à toutes les consommations émettrices de CO₂, devraient être **encouragés les systèmes de chauffage ouverts, évolutifs et accueillant les énergies renouvelables et les énergies de demain**. À ce titre, pourrait être étudiée **l'extension au bâtiment neuf du crédit d'impôt** pour les systèmes à performance équivalente.

Afin de résoudre les deux problèmes des pointes électriques et de l'équité entre systèmes de chauffage, Énergies et Avenir demande :

- **l'intégration des consommations d'électricité de pointe** dans la Taxe Carbone avec l'appui des travaux et réflexions de la Commission de suivi annoncée ;
- **la mise en place d'un Observatoire** pour analyser le contenu CO₂ par énergie et par usage, et pour anticiper son évolution dans les pointes de consommation.

Pour valoriser les performances énergétiques et environnementales des systèmes de chauffage, Énergies et Avenir regroupe les organisations professionnelles de l'ensemble des métiers de la filière du chauffage à eau chaude individuel ou collectif, qui compte 300 000 emplois en France.

Pour contacter Énergies et Avenir et obtenir plus d'informations : Email : contact@energies-avenir.fr
Tél. : 01 49 70 43 26 - www.energies-avenir.fr



ASSOCIATION DES PROFESSIONNELS
POUR LE CHAUFFAGE DURABLE

► MONTANTS PREVUS de la Taxe carbone (ou CCE – contribution climat énergie)

	Kg CO ₂ /l	Prix du CO ₂ euro/T	CCE en euro HT/l	CCE en euro TTC/l
Gazole	2,66	17,00	0,045	0,054
Essence	2,42	17,00	0,041	0,049
GPL	1,71	17,00	0,029	0,035

	Bouteille euro HT/UB		Vrac euro HT/T
	13 kg	6 kg	
Propane/butane	0,65	0,30	50,00

► TEXTES REGLEMENTAIRES PUBLIES en septembre 2009

Textes parus au Journal Officiel

- Arrêté du 31 juillet 2009 relatif à la composition de la Commission centrale des appareils à pression (*JO du 4 septembre 2009*)
Cet arrêté abroge l'arrêté du 4 mars 2003 relatif à la Commission centrale des appareils à pression. Modifications dans la composition et durée du mandat.

Textes parus au Bulletin Officiel du Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de la Mer (BO MEEDDM)

- Circulaire BSEI n° 09-128 du 22 juillet 2009 relative à la diffusion et protection des données cartographiques relatives aux canalisations de transport (gaz combustibles, hydrocarbures liquides ou liquéfiés, produits chimiques) (*BO du MEEDDM n° 16/2009 du 10 septembre 2009*)
- Décision BSEI n° 2009-007 du 3 février 2009 relative à la mise en service et à l'exploitation des réservoirs de stockage de gaz de pétrole liquéfiés (*BO du MEEDDM n° 16/2009 du 10 septembre 2009*)
Cette décision approuve le Cahier des charges professionnel pour la fabrication et l'exploitation des réservoirs GPL petit vrac édité par le CFBP. (VOIR CFBP INFOS N°60 DE FÉVRIER 2009)

► NORMES

- Norme NF EN 12807- Bouteilles transportables et rechargeables en acier brasé pour gaz de pétrole liquéfié (GPL) - août 2009
Remplace la norme NF EN12 807 d'avril 2002.

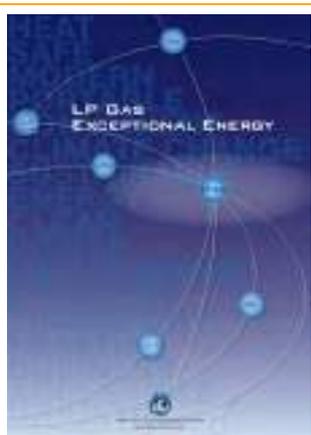
3 EN BREF

► NOUVELLE SIGNALÉTIQUE à l'entrée des parkings pour les véhicules au GPL



Un nouveau panneau « Bienvenue aux véhicules GPL » a été inauguré le 19 septembre à Boulogne-Billancourt par le CFBP. Créé à l'initiative du Club des Véhicules Ecologiques et du CFBP, ce panneau permet de communiquer clairement sur l'accessibilité des parkings pour les véhicules au GPL. Cette inauguration a eu lieu en présence de Madame Chantal Jouanno, secrétaire d'Etat chargée de l'Ecologie, dans le cadre de la semaine européenne de la mobilité

► LPG EXCEPTIONAL ENERGY



En septembre, une brochure, un site internet, un clip vidéo inaugurent la marque « LPG Exceptional Energy » lancée par la World LPGas association pour contribuer à la connaissance des GPL dans le monde.

www.exceptionalenergy.com





4 DANS LA PRESSE

> **La taxe carbone, mode d'emploi**

AFP, 10-09-2009

> **Une taxe carbone équitable ?**

Le Journal du chauffage et du sanitaire, 01-10-2009

> **Le libre accès des GPL dans les parkings**

Auto Plus, 22-09-2009

> **Un nouveau départ pour le GPL ?**

Flottes automobiles, 01-10-2009



La taxe carbone, mode d'emploi

Paris, 10 sept. 2009 (AFP) -

Le président Nicolas Sarkozy a présenté jeudi les modalités de la "taxe carbone" qui doit être instaurée dès le 1er janvier 2010. Pourquoi et comment s'appliquera-t-elle?

Question: Quel est le but de cette taxe?

Réponse: L'objectif visé est de réduire la consommation des énergies fortement émettrices de gaz à effet de serre, en premier lieu de CO2, responsables du réchauffement climatique. L'idée est donc de "donner un prix au carbone" pour inciter ménages et entreprises à modifier leurs comportements.

Q: Sur quels produits portera-t-elle?

R: La taxe carbone s'appliquera aux seules consommations d'énergie fossiles (pétrole, gaz, charbon, GPL). Elle sera calculée pour chaque type d'énergie en fonction de sa teneur en CO2.

Q: La consommation d'électricité est-elle concernée?

R: Non. Car "la production d'électricité émet en France très peu de CO2", notamment grâce à son parc nucléaire, a expliqué M. Sarkozy.

Q: Combien coûtera la taxe carbone?

R: Cette taxe sera calculée sur la base de 17 euros par tonne de CO2 émise, ce qui correspond au prix moyen du CO2 observé sur le marché des droits d'émission depuis sa création en février 2008.

Cela se traduira par une taxe carbone de près de 4,5 centimes par litre de fioul ou de gasoil, de 4 centimes par litre d'essence et d'environ 0,4 centime par kWh de gaz.

La taxe devrait augmenter progressivement dans les années à venir, selon des modalités qui restent à définir.

Q: Qui la paiera?

R: Pour les entreprises, elle ne concernera pas les plus gros pollueurs (producteurs d'électricité, cimentiers, chimistes, sidérurgistes...), déjà assujettis au système européen des quotas.

Toutes les autres entreprises et tous les ménages (65% des consommations nationales) devront l'acquitter.

Q: Cela se traduit-il par une hausse des impôts en France?

R: "La création de la taxe carbone n'augmentera pas les prélèvements dans notre pays", a assuré M. Sarkozy.

Q: Quelles compensations pour les ménages?

R: L'intégralité des sommes perçues au titre de la taxe carbone versée par les ménages leur sera redistribuée, soit environ 3 milliards d'euros en 2010.

La compensation s'effectuera sous forme de réduction d'impôt sur le revenu pour les foyers qui le paient et sous forme de "chèque vert" pour les ménages non imposables.

Cette compensation variera selon la taille de la famille et selon que celle-ci vit en zone urbaine, où il existe des transports en commun, ou bien en zone rurale.

Sur la base de 17 euros par tonne de CO2, un ménage avec deux enfants vivant en zone urbaine bénéficiera d'une compensation de 112 euros. Le même ménage vivant en zone rurale bénéficiera de 142 euros.

Le coût moyen de la taxe - et sa compensation - par foyer sera en 2010 de 74 euros.

Q: La compensation sera-t-elle fixe, dégressive ou progressive?

R: "Quelle que soit la progression" du prix de cette taxe, appelée à augmenter dans les années à venir une fois que les Français auront eu le temps de s'adapter, "la compensation augmentera dans les mêmes proportions", a déclaré M. Sarkozy, sans plus de précision sur ce mécanisme.

Q: Des compensations sont-elles prévues pour les entreprises?

R: Le chef de l'Etat estime que la suppression de la part de la taxe professionnelle assise sur l'investissement suffit à compenser la taxe carbone "pour la plupart des entreprises".

Pour les secteurs très dépendants du carburant (transports, pêche, agriculture, etc.), le gouvernement va "rapidement" trouver

Date: 10/09/2009
OJD: N.C.
Page: 1
Edition:(FR) Fil Eco
Suppl.:
Rubrique:



le moyen d'éviter que la taxe carbone ne pénalise leur compétitivité par rapport à leurs concurrents étrangers.

ban/bui/ctr

Afp le 10 sept. 09 à 16 01

Ref : TX-PAR-BT/31.



ENERGIE ET AVENIR

Une taxe carbone équitable?

L'association Energies et Avenir s'est associée à d'autres voix pour réclamer une taxe carbone qui n'exclut pas la production d'électricité.

Organisme créé pour la promotion de la boucle à eau chaude comme système de distribution de chauffage, l'association Energies et Avenir s'est inscrite dans le débat sur l'instauration de la taxe carbone. Elle réitère sa proposition de création d'un observatoire des émissions de CO₂. Les organisations professionnelles qui composent l'association estiment « équitable » que la production d'électricité ne soit pas exemptée de la taxe carbone. « En dehors des énergies renouvelables (géothermie, solaire, etc.), l'ensemble des énergies utilisées pour le chauffage et l'eau chaude sanitaire sont émettrices de CO₂ », souligne Energies et Avenir dans un communiqué. « Ainsi, il est essentiel que chacune d'elle soit soumise à un traitement équitable et visible pour le consommateur ».

Comment faire pour s'y retrouver ?

La thèse d'Energies et Avenir repose sur la considération partagée (y compris par ses adversaires) que les coefficients de conversion entre énergie primaire et énergie finale ne sont plus conformes à la réalité du mix énergétique de la France. Ainsi les émissions de CO₂, conventionnellement admises pour la production d'électricité (approche dite en « moyenne saisonnière ») ne prennent pas en compte les nouveaux profils de consommation d'électricité et qui

aboutissent à des pics couverts par la mise en route des centrales les plus polluantes (en France ou à l'étranger) utilisant le charbon ou le fuel.

Ainsi, l'électricité consommée pour la production de chauffage par effet Joule (au moment des pics, c'est-à-dire au plus fort de l'hiver notamment) serait davantage chargée en CO₂ que celle issue de la combustion du gaz, du fuel, ou du fonctionnement des pompes à chaleur (voir le tableau ci-dessus). C'est donc l'approche dite « marginale », plaide Energies et Avenir, qui doit être prise en

compte pour tous les nouveaux équipements électriques. En effet, ces derniers vont encore accentuer le phénomène de pics de consommation.

Pour les professionnels de la boucle à eau chaude, il est donc erroné, voire injuste, d'attribuer à l'électricité un coefficient nul en termes de CO₂. Au passage l'argument est valable pour la taxe carbone mais aussi dans d'autres circonstances (par exemple dans le cadre de la réglementation thermique). Les débats sur le projet de loi de Finances 2010 promettront d'être chargés d'ours négatifs... **AD**

EMISSION DE CO ₂ DE L'ÉLECTRICITÉ		
Emissions moyennes de CO ₂ , en tonnes	Approche «moyenne saisonnière» (pour COP constant)	Approche «marginale» (pour nouveaux équipements)
Chauffage électrique direct	1,8	5 à 6
Pompe à chaleur	0,6	1,7 à 2 (avec un COP - coefficient de performance - moyen annuel de 3)
Chaudière à condensation		
		2,3
		2,7
Fuel domestique		
		3
Chauffage urbain (tous systèmes et combustibles)		0,2 à 1,1
Source: Energies et Avenir		
Exemple comparatif, pour un même logement seul (RT2005, 110 m ² , 10 000 kWh pour le chauffage) des émissions de CO ₂ , par an dues au chauffage, entre l'approche «moyenne saisonnière» et «marginale».		



On n'a pas oublié

LE LIBRE ACCÈS DES GPL DANS LES PARKINGS

Cela fait des années que les parkings n'ont plus le droit d'interdire leur accès aux véhicules GPL. Et pourtant, on trouve encore beaucoup de panneaux cercles de rouge leur barrant la route. Pour en finir avec cette signalisation illicite qui nuit également à l'image de ce carburant "vert", un logo a été créé pour être apposé sur les tables des parkings. Chantal Juarnet, secrétaire d'État à l'Écologie, l'a inauguré samedi dernier à Boulogne-Billancourt (92). Espérons que ce geste convaincra les gérants des parcs de stationnement...





Energie propre

Un nouveau départ pour le GPL ?

Les Français se laisseraient-ils enfin séduire par le gaz de pétrole liquéfié (GPL) ou est-ce le prix bonifié par la fiscalité portant sur les véhicules propres qui les incitent à se tourner vers ce mode de carburation ? Les deux certainement, surtout si en plus ils peuvent disposer de modèles d'usine commercialisés par les constructeurs. Pas étonnant alors que les immatriculations de VN neufs GPL, qui

marquaient le pas jusqu'ici s'envolent. Près de 9 400 modèles GPL ont ainsi été commercialisés sur les sept premiers mois de l'année. Des ventes regonflées cet été avec l'arrivée de la Dacia Sandero GPL et un prix de vente (du carburant qui demeure-

re toujours le moins cher à la pompe, avec un prix moyen de 0,67 €/l contre 1,04 €/l pour le gazole et 1,27 €/l (chiffres de septembre 2009). Qui plus est, toutes primes déduites (bonus écologique et prime à la



casse), les véhicules GPL sont vendus à des tarifs de plus en plus attractifs. A partir de 5 990 € par exemple pour le Sautdem et 1 000 € de plus pour une Chevrolet Aveo GPL. L'avenir du GPL en France est

donc loin d'être compromis. Y compris en mode hybride, comme à bord de la Toyota Prius GPL/électrique présentée le 19 septembre dernier à Beaugny-Billancourt (92) à l'occasion de la Semaine européenne de la mobilité.

SOMMAIRE

1- STATISTIQUES DU MOIS Page 1

- ▶ Données climatiques
- ▶ Chiffres-clés
- ▶ Ventes de GPL en France
- ▶ Baromètre du GPL carburant
- ▶ Connexions au site cfbp.fr

2- ACTUALITÉS TECHNIQUES ET REGLLEMENTAIRES Page 6

- ▶ Projet de loi de finances pour 2010 :
impact pour les GPL
- ▶ Entretien annuel des chaudières de
puissance comprise entre 4 et 400 kW
- ▶ Textes réglementaires publiés en
octobre

3- EN BREF Page 7

- ▶ Nouvelle publication du CFBP
- ▶ Tournée installateurs GPL 2009
- ▶ Conférence de presse du CFBP du 27
octobre

4- DANS LA PRESSE Page 10

- ▶ Les Français se convertissent au
chauffage propre
- ▶ Les ventes de véhicules GPL
retrouvent des couleurs en France
- ▶ Extrait Journal de 13 H – France 2 -
script
- ▶ Extrait Emission « Petit matin » - RTL
- script



1 STATISTIQUES

▶ DONNÉES CLIMATIQUES ⁽¹⁾:

	OCTOBRE-2009	OCTOBRE-2008
Température moyenne	13°1	12°1
Nombre de jours ouverts	23	22
Degrés-jours du mois	134,2	156,4
Coefficient de rigueur	1,016	1,184
Degrés-jours cumulés	1 404,9	1 268,7

(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 GPL octobre 2009

- > Total Ventes « vrac » octobre 2009 vs octobre 2008 : - 13,5 %
- > Total Ventes « condi » octobre 2009 vs octobre 2008 : - 8,6 %

Comité Français du
Butane et du Propane

8, terrasse Bellini

92807 PUTEAUX CEDEX

contact@cfbp.fr

www.cfbp.fr

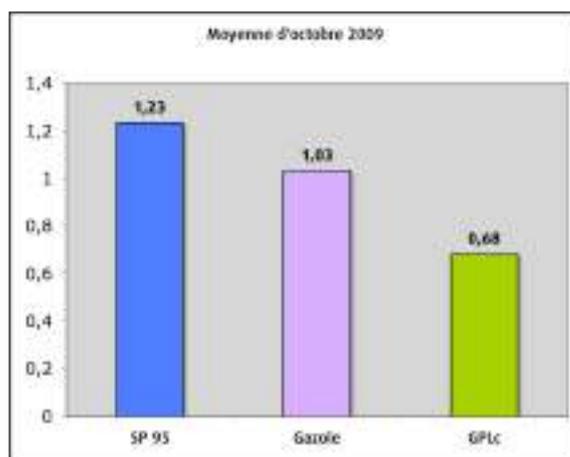
N° SIRET : 784 855 033 00063

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

	MOIS			CUMUL		
	Oct-2009	Oct-2008	Variation	Oct-2009	Oct-2008	Variation
BUTANE						
conditionné	26 722	28 830	- 7,3 %	263 275	269 699	- 2,4 %
vrac	10 091	11 930	- 15,4 %	70 158	78 367	- 10,5 %
s/total Butane	36 813	40 760	- 9,7 %	333 433	348 066	- 4,2 %
PROPANE						
conditionné	10 549	11 492	- 8,2 %	117 518	120 425	- 2,4 %
Condi/carburant	6 001	6 997	- 14,2 %	54 797	64 405	- 14,9 %
s/total conditionné	16 550	18 489	- 10,5 %	172 315	184 830	- 6,8 %
Vrac carburant	2 902	3 251	- 10,7 %	25 897	31 120	- 16,8 %
Vrac 0/6 T	44 512	57 668	- 22,8 %	639 004	651 755	- 2,0 %
Vrac 6/12 T	9 987	11 978	- 16,6 %	111 673	113 308	- 1,4 %
Vrac 12/80 T	23 088	26 343	- 12,4 %	184 528	184 422	+ 0,1 %
Vrac 0/80 T	77 587	95 989	- 19,2 %	935 205	949 485	- 1,5 %
Vrac > 80 T	41 084	41 225	- 0,3 %	232 604	252 638	- 7,9 %
Réseau canalisé	2 792	3 135	- 10,9 %	40 627	38 065	+ 6,7 %
Sous-total vrac	124 365	143 600	- 13,4 %	1 234 333	1 271 308	- 2,9 %
Sous-total propane	140 915	162 089	- 13,1 %	1 406 648	1 456 138	- 3,4 %
GPLc / Stations	7 496	9 270	- 19,1 %	82 624	94 600	- 12,7 %
Total conditionné	43 272	47 319	- 8,6 %	435 590	454 529	- 4,2 %
Total vrac	134 456	155 530	- 13,5 %	1 304 491	1 349 675	- 3,3 %
TOTAL	185 224	212 119	- 12,7 %	1 822 705	1 898 804	- 4,0 %
Dont carburant	16 399	19 518	- 16,0 %	163 318	190 125	- 14,1 %

► BAROMETRE MENSUEL DU GPL CARBURANT : moyenne d'octobre 2009 (*)

Le carburant le moins cher à la pompe : 0,68 euro TTC le litre



(*) Source : MEEDDM

www.developpement-durable.gouv.fr/energie/sommaire.htm

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

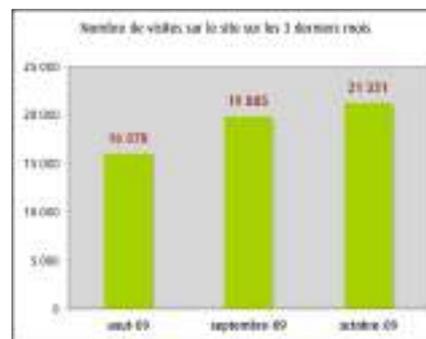
Régions	MOIS			CUMUL		
	Oct-2009	Oct-2008	variation	Oct-2009	Oct-2008	variation
Alsace	6	10	- 40%	131	144	- 9%
Aquitaine	53	82	- 35%	392	661	- 41%
Auvergne	19	28	- 32%	142	273	- 48%
Basse-Normandie	26	23	+ 13%	143	193	- 26%
Bourgogne	30	24	+ 25%	144	178	- 19%
Bretagne	44	46	- 4%	285	332	- 14%
Centre	76	46	+ 65%	338	410	- 18%
Champagne-Ardenne	14	16	- 13%	103	130	- 21%
Corse	12	9	+ 33%	68	73	- 7%
Franche-Comté	46	31	+ 48%	162	300	- 46%
Haute-Normandie	19	23	- 17%	234	213	+ 10%
Ile-de-France	13	11	+ 18%	69	108	- 36%
Languedoc-Roussillon	22	28	- 21%	156	287	- 46%
Limousin	14	19	- 26%	131	202	- 35%
Lorraine	13	31	- 58%	149	202	- 26%
Midi-Pyrénées	46	76	- 39%	327	613	- 47%
Nord-Pas-de-Calais	40	53	- 25%	287	352	- 18%
Pays de la Loire	35	53	- 34%	252	401	- 37%
Picardie	43	41	+ 5%	197	241	- 18%
Poitou-Charentes	26	47	- 45%	186	306	- 39%
Provence-Alpes Côte d'Azur	35	63	- 44%	229	345	- 34%
Rhône-Alpes	98	84	+ 17%	653	757	- 14%
TOTAL	730	844	- 14%	4778	6721	- 29%

► **STATISTIQUES DE CONNEXIONS AU SITE www.cfbp.fr : octobre 2009**

Nombre de visites : 21 331
Nombre de visiteurs : 17 968

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

- 1- GPL : 3 020
- 2- Les gaz butane propane : 2 695
- 3- Comment rouler au GPL : 2 205
- 4- Véhicules GPL neufs : 2 155
- 5- Carte de France du GPL : 1 659
- 6- Questions/Réponses sur le GPL c : 1 586
- 7- Les installations butane et propane : 1 143
- 8- Pourquoi rouler au GPL : 1 033
- 9- Autres applications : 791
- 10- GPL carburant : 651



2 ACTUALITES TECHNIQUES ET REGLEMENTAIRES

► **Projet de loi de finances pour 2010 : impact sur les GPL**

Dans son article 5, le projet de loi de finances 2010 instaure la taxe carbone pour l'ensemble des produits énergétiques fossiles actuellement soumis aux taxes intérieures de consommation sur les produits pétroliers (TIPP), sur le gaz naturel (TICGN) et sur les charbons.

Les GPL, utilisés comme carburant ou comme combustible, sont naturellement dans le champ de cette taxe avec, sur la base actuelle de 17 € la tonne de CO₂, un impact de 0,035 € TTC par litre de GPL carburant et de 48,4 € HT par tonne de GPL (butane – propane).

Parallèlement, des mesures en faveur de secteurs économiques particulièrement sensibles au prix des produits énergétiques sont prévues :

- remboursement à hauteur de 75 % de la taxe carbone pour les exploitants agricoles (art. 7 du PLF 2010) ;
- remboursement intégral de la taxe carbone pour les transporteurs publics routiers en commun de voyageurs (art. 5 du PLF 2010).

Or, dans le projet initial, les GPL sont exclus de ces mesures, alors que le secteur agricole et les transports publics de voyageurs -ainsi que les taxis- utilisent du GPL carburant. (1)

Le CFBP a donc saisi les pouvoirs publics afin de faire évoluer le PLF 2010 sur ces points en alertant de l'impact que représenterait le maintien en l'état du projet de loi de finances pour le monde rural et les collectivités locales.

(1) - Le secteur agricole représente 20 % des ventes annuelles de GPL.

- Les transports publics routiers de voyageurs ainsi que les taxis utilisant du GPL carburant bénéficiaient d'un remboursement partiel de la TIPP (les premiers à hauteur de 40.000 l/an ; les seconds à hauteur de 9.000 l/an), comme pour le gazoil ou le gaz naturel jusqu'en 2008. Depuis, ces avantages ont été supprimés, vraisemblablement de façon fortuite à l'occasion de la transposition de la directive 2003/96/CE. Cette inégalité de traitement mériterait aussi d'être revue.

→ Dernière minute : le gouvernement a intégré dans un amendement présenté et voté au Sénat les GPL dans les mesures en faveur du monde agricole.

► **Entretien annuel des chaudières de puissance comprise entre 4 et 400 kW**

Dans le cadre de la transposition en droit français de l'article 8 de la directive européenne 2002/91/CE sur la performance énergétique des bâtiments, un décret et un arrêté ont été publiés respectivement le 11 juin 2009 et le 31 octobre 2009. Ces textes concernent l'entretien annuel des chaudières dont la puissance nominale utile de fonctionnement est comprise entre 4 et 400 kW.

Face à un parc vieillissant de chaudières de petites puissances, le but de cette réglementation est :

- de formaliser clairement les opérations à réaliser lors des entretiens par une attestation qui doit :
 - rendre compte des opérations et mesures effectuées ;
 - éclairer le client sur la performance de sa chaudière en terme de rendement ;
 - informer le client sur les émissions de polluants de son matériel (NO_x pour les chaudières gaz et le fioul, COV et poussières pour les chaudières utilisant les combustibles solides) ;
 - comparer ces valeurs à celles des meilleures technologies disponibles en 2009 et faire part en la matière des possibilités d'amélioration de son installation ;
- d'encourager le commanditaire à améliorer l'usage ou le fonctionnement de la chaudière en place ;
- de l'informer des possibilités de changer de matériel si celui-ci est obsolète, avec, à l'appui, des comparaisons des performances avec les meilleures technologies du marché.

.../...

.../...

Ainsi, l'obligation d'entretien annuel des chaudières permettra d'optimiser les capacités des systèmes de chauffage, tout en vérifiant la sécurité de leur fonctionnement.

S'il s'agit de répondre à la mobilisation en faveur de la réduction des consommations d'énergie et des émissions dans l'atmosphère, comme le veut le Grenelle de l'environnement, l'occasion est aussi offerte aux professionnels de conseiller l'utilisateur dans l'usage de sa chaudière et de valoriser les performances thermiques et énergétiques de toute la filière de la boucle à eau chaude.

→ [Guide « Entretien annuel des chaudières »](#)

Ces nouvelles obligations sont reprises et expliquées dans un guide réalisé par Energies & Avenir en lien étroit avec la DGEC.

Destiné à informer les professionnels du chauffage à eau chaude de cette nouvelle réglementation, ce guide sera disponible à partir de mi-décembre et diffusé via les filières professionnelles.

Références réglementaires :

- DIRECTIVE 2002/91/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL du 16 décembre 2002 sur la performance énergétique des bâtiments (JO CE du 4 janvier 2003)
- DECRET n° 2009-344 du 30 mars 2009 relatif aux avances remboursables sans intérêt destinées au financement de travaux de rénovation afin d'améliorer la performance énergétique des logements anciens (JO 31 mars 2009)
- DECRET n° 2009-649 du 9 juin 2009 relatif à l'entretien annuel des chaudières dont la puissance nominale est comprise entre 4 et 400 kilowatts (JO 11 juin 2009)
- ARRETE du 15 septembre 2009 relatif à l'entretien annuel des chaudières dont la puissance nominale est comprise entre 4 et 400 kilowatts (JO du 31 octobre 2009).



Au sommaire :

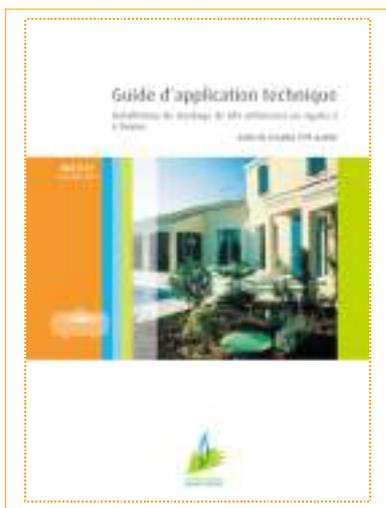
- La nouvelle réglementation
- L'entretien des chaudières au fioul et au gaz
- L'entretien des chaudières au bois
- Mesure du monoxyde de carbone
- Les évaluations
- Les effets des polluants
- Conseils et recommandations
- L'attestation d'entretien
- Textes réglementaires et normatifs

Ce guide sera disponible à partir de mi-décembre sous format pdf sur le site du CFBP dans l'espace adhérent .

Textes parus au Journal Officiel

- **Décret n° 2009-1154 du 29 septembre 2009** créant un label « haute performance énergétique rénovation » pour certains bâtiments existants. **(JO du 1er octobre 2009)**
(création dans le Code de la construction et de l'habitation d'un article concernant le label "haute performance énergétique rénovation" et renvoyant à l'arrêté définissant ce label)
- **Arrêté du 29 septembre 2009** relatif au contenu et aux conditions d'attribution du label « haute performance énergétique rénovation ». **(JO du 1er octobre 2009)**
(définit les performances minimales requises pour délivrer le label de niveau "HPE rénovation 2009" et le niveau "BBC rénovation 2009" - bâtiment basse consommation énergétique rénovation)
- **Arrêté du 17 août 2009** portant extension d'agrément d'un organisme pour effectuer le contrôle périodique de certaines catégories d'installations classées soumises à déclaration. **(JO du 6 octobre 2009)**
(concerne CETE APAVE SUD EUROPE - complément pour rubrique 1432)
- **Décret n° 2009-1181 du 5 octobre 2009** modifiant le décret n° 2007-1873 du 26 décembre 2007 instituant une aide à l'acquisition des véhicules propres. **(JO du 7 octobre 2009)**
(il s'agit d'un changement dans les conditions de majoration de la prime, le délai de destruction du véhicule passe de 2 à 6 mois (art. 4-8°) ; autre modification : allongement du délai de demande d'aide qui passe de 3 à 6 mois (art.11).
- **Arrêté du 15 septembre 2009** relatif à l'entretien annuel des chaudières dont la puissance nominale est comprise entre 4 et 400 kilowatts. **(JO du 31 octobre 2009)**
(les annexes comprennent les spécifications techniques relatives à l'entretien annuel avec normes de référence - la méthode d'évaluation du rendement de la chaudière avec tableaux selon les combustibles - la méthode d'évaluation des émissions de polluants atmosphériques de la chaudière, selon les combustibles - les conseils portant sur le bon usage de la chaudière - le contenu de l'attestation d'entretien).
- **Arrêté du 2 octobre 2009** relatif au contrôle des chaudières dont la puissance nominale est supérieure à 400 kilowatts et inférieure à 20 mégawatts. **(JO du 31 octobre 2009)**
(concerne le contrôle de l'efficacité énergétique et des mesures prévues par les art. R224-31 et R224-41-2 du code de l'environnement, avec les modes de calcul)
- **Arrêté du 14 octobre 2009** modifiant l'arrêté du 18 juin 1991 relatif à la mise en place et à l'organisation du contrôle technique des véhicules dont le poids n'excède pas 3,5 tonnes. **(JO du 29 octobre 2009)**
(comprend des articles relatifs au contrôle des véhicules GPL)
- **Arrêté du 14 octobre 2009** modifiant l'arrêté du 27 juillet 2004 relatif au contrôle technique des véhicules lourds. **(JO du 29 octobre 2009)**
(comprend des articles relatifs au transport des marchandises dangereuses, notamment le dispositif de freinage)
- **Arrêté du 24 septembre 2009** portant approbation de diverses dispositions complétant et modifiant le règlement de sécurité contre les risques d'incendie et de panique dans les établissements recevant du public. **(JO du 23 octobre 2009)**
(titres modifiés : Livre I : art. GN8 "conception et exploitation tenant compte des difficultés rencontrées lors de l'évacuation" ; GN10 "application du règlement aux établissements existants" - Livre II art. GE2 "dossier de sécurité", GE3 "visite de réception" CO1 "conception et desserte" CO14 "cas particuliers des bâtiments en rez-de-chaussée" ; CO23 ; CO57, CO58, CO59, CO60 "espaces d'attente sécurisés" ; EL 19 "vérifications techniques" ; AS4 "ascenseurs" ; T5 "obligations des organisateurs" ; T6 "obligations et qualifications du chargé de sécurité").

► NOUVELLE PUBLICATION DU CFBP



■ Le « *Guide d'application technique – Installations de stockage de GPL inférieures ou égales à 6 tonnes – Arrêté du 30 juillet 1979 modifié* » est disponible au CFBP. (Réf. 517)

Au sommaire :

- Analyse de l'arrêté du 30 juillet 1979 et de son annexe
- Textes réglementaires
- Fiches et tableaux de synthèse

Réalisé par le groupe de travail « sécurité » du CFBP, ce nouveau « Guide d'application technique » vient compléter le précédent portant sur la réglementation des « installations classées pour la protection de l'environnement – rubrique n°1412 » (Réf. 515) et qui expliquait l'arrêté du 23 août 2005. (voir CFBP infos n°62, avril 2009)

Ces guides sont à commander au CFBP : contact@cfbp.fr

► « TOURNEE INSTALLATEURS GPL » 2009

L'équipe GPLc du CFBP a organisé une tournée des installateurs afin de les informer et d'échanger avec eux sur la situation et les perspectives du marché du GPL carburant. Ces rencontres ont eu lieu à Lyon - Aix en Provence - Rennes - Reims - Toulouse en septembre et octobre derniers. Près des 2/3 des installateurs les plus actifs sur le marché de la seconde monte y ont participé.

Pour le CFBP, ces rencontres ont permis :

- de revenir sur les spécificités du GPL carburant, notamment en matière de fiscalité ;
- de présenter les tendances actuelles du marché des véhicules GPL ;
- d'expliquer ses actions de communication et de lobbying : campagne de communication 2009, label et normes AFNOR concernant les installations GPL, lobbying en faveur du stationnement des véhicules GPL.

Les installateurs ont, de leur côté, fait part de leurs inquiétudes :

- prix du carburant et des équipements GPL,
- chute de l'activité et avenir de la seconde monte,
- problèmes rencontrés avec les DREAL au sujet du R115,
- devenir du bonus,
- besoins de formation ou perfectionnement sur le GPL.

Le remplacement du label par la certification AFNOR suscite des réticences : le coût des normes, la non perception des avantages qu'elles représentent pour leur activité, le sentiment d'être obligés d'adhérer à cette démarche du fait de l'arrêt du label, enfin l'inquiétude de ne plus être identifiés sur le site du CFBP expliquent leurs réticences.

Les installateurs ont apprécié que le CFBP vienne à leur rencontre pour expliquer les actions menées en faveur du développement du GPL carburant. La dernière tournée de ce type permettant des échanges directs et francs, remontait au 1er semestre 2007.

Globalement, si les installateurs perçoivent que leur métier et leurs cibles évoluent, ils restent mitigés quant à l'utilisation de techniques comme le lobbying et le marketing pour développer leurs activités. Ceux qui sont les plus actifs pourraient néanmoins faire école.



COMMUNIQUE DE PRESSE

Les ventes de véhicules neufs dynamisent le marché du GPL en 2009

Paris, le 27 octobre 2009 – Aujourd'hui, le Comité Français du Butane et Propane a présenté les résultats très encourageants du marché du GPL pour les neuf premiers mois de 2009 au cours d'un point presse organisé à l'Automobile Club de France.

La vente des véhicules neufs fonctionnant au GPL a fait repartir très nettement le marché du GPL en France en 2009. A fin septembre 2009, les immatriculations ont été multipliées par 4,5 par rapport à 2008. On comptait ainsi 11 400 véhicules GPL neufs immatriculés sur le territoire en septembre 2009 contre seulement 2 500 sur l'ensemble de l'année 2008. On retrouve ici les chiffres de ventes observés il y a environ 10 ans au moment du pic du marché français.

Une offre constructeur décisive pour le développement du GPL

L'arrivée de plusieurs nouveaux véhicules GPL sur le marché a joué un rôle décisif en 2009. Après Chevrolet en 2008, Renault, Dacia et Opel ont lancé à leur tour des modèles GPL comme les Dacia Sandero et Logan ou les Opel Corsa et Meriva, chacun éligible au bonus de 2 000 €. Entre janvier et septembre 2009, 70% des ventes des nouveaux véhicules GPL ont été réalisées par Dacia et Renault et 27% par Chevrolet.

Les incitations fiscales proposées par le gouvernement ont certainement favorisé le redémarrage des ventes de véhicules GPL neufs. En effet, le bonus écologique a permis aux acquéreurs d'un véhicule GPL neuf émettant moins de 140g CO₂/km de bénéficier de 2 000 €. Ce bonus peut s'ajouter à la prime à la casse de 1 000 € instaurée début 2009 par le gouvernement.

Cette progression démontre le réel potentiel du GPL lorsqu'il existe une offre de véhicules neufs pour les consommateurs. On peut d'ores et déjà estimer la part de marché de ces véhicules neufs GPL à 1% sur l'année 2009 contre 0,1% en 2008.

Le marché de la transformation marque le pas

Sur le marché de la transformation de véhicules essence au GPL, l'évolution est quant à elle inverse. Avec seulement 1 412 véhicules transformés sur les huit premiers mois de l'année contre 2 635 sur la même période en 2008, on constate une baisse d'environ 46%.

Cette tendance s'explique notamment par une évolution du marché de la transformation des véhicules au GPL. Traditionnellement, ce marché était constitué de propriétaires de grosses cylindrées ou de 4x4 essence désireux de réduire leur budget carburant et de limiter leurs émissions de CO₂. Ces véhicules étant fortement pénalisés par le système de malus, leur nombre tend à diminuer. Aujourd'hui, l'automobiliste cible de la transformation d'un véhicule essence au GPL est plutôt un propriétaire d'un petit véhicule éligible au bonus écologique de 2000 €. Or, ce type d'automobiliste n'a pas encore fait le choix du GPL et connaît mal ce carburant.

Le parc de véhicules GPL en 2009

Globalement sur l'année 2009, on peut s'attendre à une légère diminution du parc automobile GPL, et ce malgré la très forte progression des ventes de véhicules neufs fonctionnant au GPL. L'effet « prime à la casse » avec la sortie du marché de véhicules GPL de plus de 10 ans pourrait expliquer cette inflexion.



Le mix énergétique, une nécessité pour l'avenir

La conviction du CFBP est qu'il faut favoriser le mix énergétique en privilégiant toutes les alternatives à l'essence et au gazole pour réduire les émissions de CO₂ et diminuer les autres rejets de polluants des véhicules. C'est pourquoi le CFBP est favorable aux politiques permettant l'émergence et la coexistence de différentes sources énergétiques pour les véhicules (GPL, gaz naturel, hybrides, biocarburants, électricité, etc.). Par conséquent, si la solution électrique actuellement privilégiée, comme le fut en son temps le E85, participe de ce mix et présente de réels atouts pour certains usages, elle ne peut être l'unique solution préconisée. D'autant que cette énergie est également source d'émissions de carbone puisqu'en période de consommation électrique de pointe les modes de production de l'électricité utilisés sont des centrales thermiques.

Le GPL peut participer à la consolidation de ce mix énergétique pour les véhicules en France avec un réseau de 1650 stations dimensionnées pour 1,5 million de véhicules GPL. Si les constructeurs maintiennent et développent leurs offres sur le marché, la marge de progression pour ce carburant propre, disponible et économique est immense.

A propos du Comité Français du Butane et du Propane

Association de loi 1901, le Comité Français du Butane et du Propane (CFBP) est l'organisation professionnelle de la filière des GPL. Le CFBP représente la filière auprès des différents acteurs politiques et économiques français. En partenariat avec les instances nationales, européennes et internationales, le CFBP contribue à l'élaboration des règles et des normes qui régissent l'exploitation et l'utilisation des GPL. Le CFBP informe le public et les différents services et industries liés aux GPL sur les utilisations et avantages des gaz butane, propane et du GPL carburant sur la sécurité et sur les activités de la profession. Pour plus d'informations : www.cfbp.fr ; www.gpl.fr

Contact presse : Hélène Duguet, 01 47 42 91 14 – helene.duguet@eichmann.com



4 DANS LA PRESSE

> **LES FRANÇAIS SE CONVERTISSENT AU CHAUFFAGE PROPRE**

Les Echos, 14-10-2009

> **LES VENTES DE VEHICULES GPL RETROUVENT DES COULEURS EN FRANCE**

Capital.fr, 27-10-2009

> **JOURNAL DE 13 H – France 2 -script**

INS, 28-10-2009

> **PETIT MATIN – RTL -script**

INS, 28-10-2009



CONSUMMATION

Les Français se convertissent au chauffage propre

Géothermie, photovoltaïque, pompes à chaleur ou encore chauffage au bois : les modes de chauffage verts ont le vent en poupe pour les nouvelles maisons. Même s'ils restent marginaux dans les habitations existantes.

Maison en bois, pompe à chaleur, cheminée d'appoint. Il ne manque plus que la veste électrique à Marguerite Bouvier pour remplir toutes les cases du Grenelle de l'Environnement. Un an après son déménagement à Méré, dans les Yvelines, cette parisienne ne regrette pas son choix. « *Notre facture énergétique est la même pour 200 m² aujourd'hui que pour notre ancien appartement parisien de 70 m², qui était chauffé au gaz* », raconte cette résidente.

Si le gaz, l'électricité et le fuel restent dominants dans les foyers, les Français vont vers des modes de chauffage plus propres. Selon les derniers chiffres du ministère de l'Énergie et de l'Énergie, près d'un tiers des particuliers ayant reçu l'autorisation de construire une maison individuelle en 2007 ont opté pour un chauffage utilisant des énergies renouvelables : géothermie, photovoltaïque, pompes à chaleur, chauffage au bois.

Depuis, l'engouement s'est confirmé. Les ventes de pompes à chaleur qui produisent les calories dans l'air ont explosé, passant de 51.000 à 133.000 entre 2007 et 2008. Cette année, le marché devrait retomber à quelque 80.000 machines. « *C'est le résultat d'un phénomène de désaturation, mais aussi le signe que le marché devient mature* », estime David Bonnet, vice-président du syndicat professionnel Alpine et directeur commercial de Technibel France.

Quant au bois, il

pourrait 44 renaissances. Cette année, il devrait se vendre environ 500.000 appareils de chauffage au bois (cheminée, insert, poêle, chaudière), soit autant que l'année dernière et 250.000 de plus qu'en 2004, selon le Syndicat des énergies renouvelables. « *Le chauffage plaisir a cédé la place à un mode de chauffage à part entière, économique, performant et propre* », explique Frédéric Coirier, président de Poujoulat, le spécialiste des conduits de cheminée.

Avantage économique du gaz

Ces chauffages bénéficient d'aides fiscales importantes. Mais ces secteurs arrivant à maturité, elles diminuent. Dans le cadre de la loi de Finances 2010, le crédit d'impôt pour les pompes à chaleur doit être ramené de 40 % à 25 %. Pour un investissement de 8.000 à 24.000 euros selon le modèle, ça compte. Même pour le poêle à bois, qui peut coûter de 500 à 10.000 euros.

Jusqu'à présent, ce développement n'a pas trop gêné les affaires d'EDF. L'électricité reste un mode de chauffage très apprécié en France. Près d'un tiers des foyers en sont équipés et, en 2007, près de la moitié des nouveaux propriétaires de maisons individuelles ont encore fait ce

choix. La campagne « *Virtuelle* », lancée par EDF il y a plus de dix ans pour promouvoir le chauffage électrique en France, porte encore ses fruits.

Le gaz, l'énergie leader du marché, joue de son côté sur son avantage économique pour défendre sa position, comme le fuel. « *La taxe carbone aura un impact, mais se chauffer au gaz restera moins cher*, explique Étien Ducré, en charge de la branche Énergie France chez GDF Suez. Pour une maison individuelle existante de 110 m², avoir le chauffage et l'eau chaude au gaz revient à environ 1.000 euros TTC par an, contre environ 1.500 euros TTC pour l'électricité.

Pour Greenpeace, l'électricité ne vaut guère mieux que le gaz. Se fondant sur les travaux du bureau d'étude ICE, l'organisation écologiste estime que le contenu moyen en dioxyde de carbone du chauffage électrique en France s'élève à 226 grammes de CO₂/kilowattheure, contre 205 g pour le chauffage au gaz. Pourquoi ? Parce qu'il fait appel à des moyens de production fortement émetteurs de gaz à effet de serre, comme le charbon, pour répondre aux besoins de pointe en hiver. Pour Emille Johana, de Greenpeace, il faut privilégier l'isolation et l'efficacité énergétique.

T.M. ET F.C.



Tous droits de reproduction réservés

Les ventes de véhicules GPL retrouvent des couleurs en France

PARIS (Reuters) - Les ventes de véhicules neufs fonctionnant au GPL (gaz de pétrole liquéfié) ont été multipliées par 4,5 en France sur les neuf premiers mois de l'année par rapport à 2008, grâce à l'amélioration de l'offre des constructeurs, déclare un représentant du secteur. Les immatriculations de véhicules GPL neufs ont atteint près de 11.400 unités à fin septembre contre 2.500 en 2008. Le GPL, composé d'un mélange de butane et de propane, peut être utilisé dans des véhicules dédiés ou par transformation d'un véhicule essence. Il est considéré comme un carburant plus écologique que l'essence ou le diesel, son utilisation entraînant moins d'émission de dioxyde de carbone (CO2). "Cela fait dix ans que l'on avait pas connu ce niveau de ventes de véhicules GPL", a dit Joël Pedessac, directeur général du Comité français du butane et du propane (CFBP).

Le nombre de véhicules transformés pour pouvoir rouler au GPL a, pour sa part, diminué de 46% à 1.412 adaptations à fin août contre 2.635 à la même époque en 2008. Cette situation s'explique par le retour des constructeurs sur le marché du GPL avec l'arrivée de nouveaux modèles éligibles au bonus écologique (Chevrolet, Dacia, Renault, Opel), a dit Joël Pedessac lors d'une conférence de presse. Un bonus écologique de 2.000 euros a été instauré en 2008, et sera maintenu en 2010 pour l'achat d'un véhicule GPL neuf ou pour la transformation d'un véhicule existant sous certaines conditions d'émission de CO2. L'effet de la prime à la casse sur le parc en circulation en 2009 n'est cependant pas encore connu, a souligné Joël Pedessac. "Malgré la taxe carbone (...), le GPL restera le carburant le plus économique en 2010", a-t-il déclaré.

Le coût de la "taxe carbone", un nouvel impôt sur les énergies et certains modes de transport polluants serait - taxe sur la valeur ajoutée (TVA) incluse - de 4,92 centimes d'euros par litre d'essence et de 5,41 centimes pour le gazole si l'on retient 17 euros le prix de la tonne de CO2. Pour le GPL, la taxe carbone ne serait que de 3,5 centimes d'euros, a fait savoir le représentant de la filière GPL. Le GPL est le carburant le moins cher à la pompe en raison d'un faible niveau de taxation et de sa faible sensibilité au cours du pétrole brut, a rappelé le Comité. Le parc de véhicules GPL a reculé régulièrement depuis 2001, après le pic de 1998 de 53.000 véhicules neufs et transformés en raison notamment d'un changement sur la réglementation des réservoirs, a expliqué le CFBP.

Actuellement, 1.850 stations-services permettent de s'approvisionner en GPL en France, ce qui, selon le CFBP, permettrait d'approvisionner 1,5 million de véhicules. La France compte aussi quelque 150 installateurs "actifs" agréés. Mathilde Cru, édité par Yves Clarisse © 2009 Reuters - Tous droits de reproduction réservés par Reuters. ,

<http://www.capital.fr/bourse/actualites/les-ventes-de-vehicules-gpl-retrouvent-des-couleurs-en-france-445960>

Ref. Doc. : 2500-4175498-13

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

Mot-Clé : GPL



FRANCE 2

JOURNAL DE 13H – Le 28/10/2009 – 13:20:40

ELISE LUCET

Les conducteurs, justement, voient de plus en plus la vie en vert on sait que les voitures au GPL ne marchaient pas très bien, eh bien depuis le début de l'année 2009, les ventes se sont envolées. Il y a l'effet du bonus écologique, de la prime à la casse, mais sachez aussi que ces véhicules écoperont d'une taxe carbone beaucoup plus légère. Luc BAZIZIN, Eric DELAGNEAU.

Luc BAZIZIN

En apparence, rien de différent, et pourtant, cette petite Chevrolet ne consomme pas de l'essence mais du gaz. Près de 2.000 stations-service en distribuent en France. Le prix à la pompe ajouté à l'image plus écologique ont particulièrement dopé les ventes depuis le début de l'année. Elles ont été multipliées par 4,5, comparé au chiffre de l'année dernière.

THIERRY GENNETAY, DIRECTEUR MARKETING CHEVROLET FRANCE

Il fallait trois choses pour que le marché se développe. Il fallait des incitations gouvernementales – c'est le cas avec le 2.000 (phon) euros de bonus pour le GPL ; il fallait un prix du baril de pétrole élevé ; et enfin, il fallait une sensibilité écologique qui se développe à la fois, gouvernementale et dans le public et c'est le cas aujourd'hui.

Luc BAZIZIN

En fait, ce qui a aussi joué un rôle décisif en 2009, c'est l'arrivée de plusieurs nouveaux modèles GPL comme Chevrolet, Opel, ou les Dacia, Logan et Sandero. A l'usage, même si les modèles surconsomment d'environ 20 %, le prix reste, à la pompe, attractif à 66 centimes d'euro le litre relevé ce matin.

JOËL PEDESSAC, DIRECTEUR GENERAL DU COMITE FRANÇAIS DE BUTANE ET DU PROPANE

Un plein de 50 litres d'essence, ça coûte 70 euros ; pour faire le même kilométrage, vous mettrez 35 euros de GPL. Donc c'est deux fois moins cher que l'essence.

Luc BAZIZIN

Malgré cette percée, sur les 36 millions de véhicules particuliers en France, 55 % roulent au gazole et seulement 0,5 % au GPL. Pourtant, le bilan environnemental joue aussi en sa faveur, puisque le GPL n'émet pas de particule et rejette 15 % de moins de CO₂ par rapport à l'essence. Moins cher et plus propre, c'est la tendance automobile en attendant l'arrivée en série des véhicules tout électriques. 13 :22 :30. FIN\$

Tous droits réservés

TNS

Ref. Doc. : 2500-4176963-4

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

Mot-Clé : GPL



RTL

RTL PETIT MATIN - Le 28/10/2009 - 04:40:58 & 06:10

DENIS GIROLAMI

Auto Radio Express. Christophe BOURROUX, bonjour.

CHRISTOPHE BOURROUX

Bonjour.

DENIS GIROLAMI

Ça gaze pour le GPL ! Les ventes de véhicules neufs fonctionnant au gaz de pétrole liquéfié ont plus que décuplé sur les neuf premiers mois de l'année, dopées par la prime à la casse et le bonus écologique.

CHRISTOPHE BOURROUX

Certes, les ventes repartent, mais si l'on regarde le nombre d'utilisateurs en France, c'est peanuts ! A peine 145 000 amateurs de GPL, une paille comparé aux 36 millions de véhicules en circulation. Alors que chez nos voisins, ça cartonne, en Allemagne et surtout en Italie, avec là-bas pas moins d'un million d'adeptes. Franchement, je ne comprends pas pourquoi ici, le GPL est aussi sous-estimé. Certes, ce n'est pas la panacée, mais il cumule bien des avantages. D'abord, le prix au litre, imbattable, 65 centimes, de faibles émissions de CO₂ et de polluants, un bonus de 2 000 euros avec à la clé la gratuité de la carte grise dans la plupart des départements. Alors, d'où vient le frein ? D'abord, la peur du gaz et de l'explosion ; or, aujourd'hui, il faut savoir que les normes de sécurité sont très sévères, avec notamment la présence obligatoire d'une soupape de sécurité. Autre frein, la surconsommation, jusqu'à 50 % par rapport à un moteur diesel. Mais si vous parcourez plus de 15 000 kilomètres par an, c'est amorti au bout de trois ans. Enfin, le manque de modèles et, à mon avis, c'est là où le bât blesse, depuis quelques années, en effet, c'est quasiment le désert en concession.

DENIS GIROLAMI

Il existe si peu de modèles GPL en vente ?

CHRISTOPHE BOURROUX

Oui, à peine une dizaine de modèles comme la Matiz de CHEVROLET, l'OPEL Corsa, la RENAULT Clio et surtout la Sandero, je vous en ai déjà parlé ici même, la petite DACIA fait un tabac et rafle 70 % du marché. Mais rien ne vous interdit de transformer votre voiture essence, il suffit de vous rendre auprès d'un garage agréé. L'opération dure deux jours et vous coûte environ 2 500 euros, voire 500 pour un petit véhicule qui bénéficie du bonus écologique.

DENIS GIROLAMI

Christophe BOURROUX, merci beaucoup. 04:42:58 FIN>

Tous droits réservés

TNS

SOMMAIRE

1- STATISTIQUES DU MOIS Page 1

- ▶ Données climatiques
- ▶ Chiffres-clés
- ▶ Ventes de GPL en France
- ▶ Baromètre du GPL carburant
- ▶ Connexions au site cfbp.fr

2- ACTUALITÉS TECHNIQUES ET REGLLEMENTAIRES Page 4

- ▶ Modification de l'arrêté TMD
- ▶ Taxe carbone

1 STATISTIQUES

DONNÉES CLIMATIQUES ⁽¹⁾:

	NOVEMBRE-2009	NOVEMBRE-2008
Température moyenne	10°6	8°2
Nombre de jours ouverts	20	19
Degrés-jours du mois	192,6	266,5
Coefficient de rigueur	0,693	0,959
Degrés-jours cumulés	1 597,5	1 535,3

(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 GPL novembre 2009

- > Total Ventes « vrac » novembre 2009 vs novembre 2008 : - 20 %
- > Total Ventes « condi » novembre 2009 vs novembre 2008 : - 0,2 %

Comité Français du
Butane et du Propane

8, terrasse Bellini

92807 PUTEAUX CEDEX

contact@cfbp.fr

www.cfbp.fr

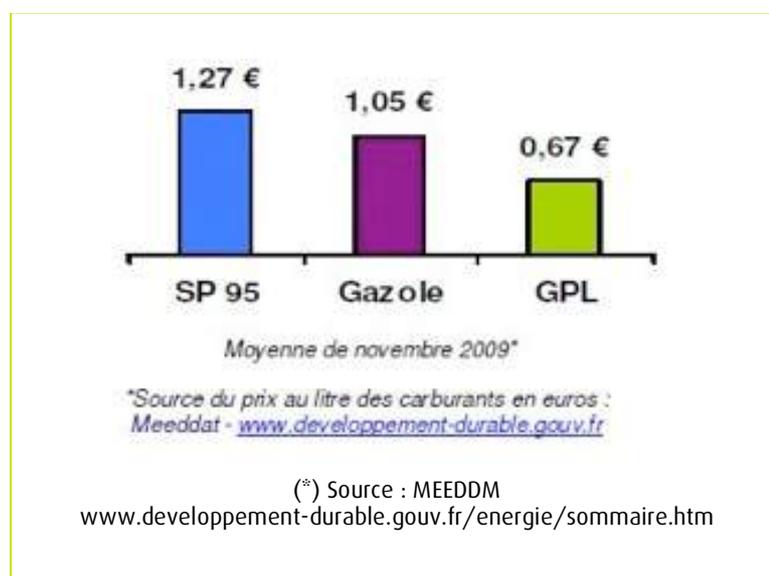
N° SIRET : 784 855 033 00063

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

	MOIS			CUMUL		
	Nov-2009	Nov-2008	Variation	Nov-2009	Nov-2008	Variation
BUTANE						
conditionné	26 185	26 222	- 0,1%	289 460	295 921	- 2,2%
vrac	6 460	11 658	- 44,6 %	76 618	90 025	- 14,9 %
s/total Butane	32 645	37 880	- 13,8 %	366 078	385 946	- 5,1 %
PROPANE						
conditionné	10 465	10 576	- 1,0 %	127 983	131 001	- 2,3 %
Condi/carburant	5 543	5 469	+ 1,4 %	60 340	69 874	- 13,6 %
s/total conditionné	16 008	16 045	- 0,2 %	188 323	200 875	- 6,2 %
Vrac carburant	2 739	2 526	+ 8,4 %	28 636	33 646	- 14,9 %
Vrac 0/6 T	66 903	68 918	- 2,9 %	705 907	720 673	- 2,0 %
Vrac 6/12 T	12 946	14 289	- 9,4 %	124 619	127 597	- 2,3 %
Vrac 12/80 T	22 098	31 396	- 29,6 %	206 626	215 818	- 4,3 %
Vrac 0/80 T	101 947	114 603	- 11,0 %	1 037 152	1 064 088	- 2,5 %
Vrac > 80 T	27 971	50 535	- 44,7 %	260575	303 173	- 14,1 %
Réseau canalisé	4 672	4 076	+ 14,6 %	45 299	42 141	+ 7,5 %
Sous-total vrac	137 329	171 740	- 20,0 %	1 371 662	1 443 048	- 4,9 %
Sous-total propane	153 337	187 785	- 18,3 %	1 559 985	1 643 923	- 5,1 %
GPLc / Stations	8 029	7 471	+ 7,5 %	90 653	102 071	- 11,2 %
Total conditionné	42 193	42 267	- 0,2 %	477 783	496 796	- 3,8 %
Total vrac	143 789	183 398	- 21,6 %	1 448 280	1 533 073	- 5,5 %
TOTAL	194 011	233 136	- 16,8 %	2 016 716	2 131 940	- 5,4 %
Dont carburant	16 311	15 466	+ 5,5 %	179 629	205 591	- 12,6%

► BAROMETRE MENSUEL DU GPL CARBURANT : moyenne de novembre 2009 (*)

Le carburant le moins cher à la pompe : 0,67 euro TTC le litre



INSTALLATIONS NEUVES GAZ PROPANE (source : Qualigaz) : mois de novembre 2009

Régions	MOIS			CUMUL		
	Nov-2009	Nov-2008	variation	Nov-2009	Nov-2008	variation
Alsace	19	22	- 14%	150	166	- 10%
Aquitaine	41	67	- 39%	433	728	- 41%
Auvergne	31	22	+ 41%	173	295	- 41%
Basse-Normandie	41	16	+ 156%	184	209	- 12%
Bourgogne	33	20	+ 65%	177	198	- 11%
Bretagne	60	63	- 5%	345	395	- 13%
Centre	53	40	+ 33%	391	450	- 13%
Champagne-Ardenne	7	18	- 61%	110	148	- 26%
Corse	18	20	- 10%	86	93	- 8%
Franche-Comté	14	43	- 67%	176	343	- 49%
Haute-Normandie	20	39	- 49%	254	252	+ 1%
Ile-de-France	15	10	+ 50%	84	118	- 29%
Languedoc-Roussillon	18	20	- 10%	174	307	- 43%
Limousin	23	28	- 18%	154	230	- 33%
Lorraine	23	24	- 4%	172	226	- 24%
Midi-Pyrénées	52	56	- 7%	379	669	- 43%
Nord-Pas-de-Calais	51	32	+ 59%	338	384	- 12%
Pays de la Loire	29	51	- 43%	281	452	- 38%
Picardie	27	18	+ 50%	224	259	- 14%
Poitou-Charentes	38	43	- 12%	224	349	- 36%
Provence-Alpes Côte d'Azur	26	35	- 26%	255	380	- 33%
Rhône-Alpes	64	88	- 27%	717	845	- 15%
TOTAL	703	775	- 9%	5 481	7 496	- 27%

► STATISTIQUES DE CONNEXIONS AU SITE www.cfbp.fr : novembre 2009

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

- 1- Véhicules GPL neufs : 3 115
- 2- GPL : 2 921
- 3- Les gaz butane propane : 2 813
- 4- Comment rouler au GPL : 2 290
- 5- Questions/Réponses sur le GPL c : 1 742
- 6- Carte de France du GPL : 1 484
- 7- Les installations butane et propane : 1 108
- 8- Pourquoi rouler au GPL : 887
- 9- Autres applications : 709
- 10- Les applications domestiques 3 usages : 688



En novembre
 . Nombre de visites : 17 717
 . Nombre de visiteurs : 13 272





2 ACTUALITES TECHNIQUES ET REGLEMENTAIRES

► MODIFICATION de l'arrêté TMD

L'argumentaire développé lors de la CITM du 18 novembre dernier :

- > Selon la tendance du marché, de plus en plus de réservoirs sont retirés : 30 000 retraits annuels comprenant 10 000 retraits de réservoirs aériens.
- > Ces réservoirs ont, pour le plus grand nombre, une capacité située entre 2 500 et 8 000 litres.
- > Les modifications proposées visent :
 - à préciser les conditions dans lesquelles les réservoirs peuvent être transportés lorsqu'ils contiennent du GPL afin de tenir compte notamment des notes de calcul existantes sur les dispositifs d'arrimage et de protection des organes de service ;
 - à favoriser ce type d'opération qui présente moins de risque que celle qui consiste à transférer le GPL vers un véhicule-citerne, et,
 - lorsqu'il n'est pas possible d'opérer autrement, à mieux encadrer réglementairement les opérations de transfert des produits vers des citernes.

Les modifications proposées et modifiant l'arrêté TMD :

- > A l'annexe I, au paragraphe 2.2.1.3, un dernier paragraphe est ajouté ainsi qu'il suit :

« Pour les réservoirs fixes de stockage de GPL non couverts par les dispositions du 3.5 de la présente annexe I, s'il n'est pas possible d'opérer autrement, il est autorisé de procéder au transfert des hydrocarbures gazeux en mélange liquéfié n.s.a du numéro ONU 1965 du réservoir fixe dans une citerne afin de permettre la reprise du réservoir en centre de maintenance et/ou atelier de réparation. »

- > A l'annexe I, au paragraphe 3.5, le premier alinéa est modifié ainsi qu'il suit :

« Les réservoirs fixes de stockage, d'un volume n'excédant pas 8 000 litres, contenant des hydrocarbures gazeux en mélange liquéfié n.s.a du numéro ONU 1965 peuvent être transportés, du lieu d'utilisation au centre de maintenance et/ou atelier de réparation, si la masse du réservoir et du produit contenu est inférieure ou égale à 1 600 kg. »

Ces modifications nous permettront, comme indiqué dans l'argumentaire, de diminuer le nombre de transfert produit lors des reprises de réservoirs en clientèles, et de faire le transfert lorsqu'il est indispensable dans un véhicule citerne, y compris s'il est en stationnement sur la voie publique.

a.combes@cfbp.fr

Voir Journal Officiel du 11 décembre 2009 :

Arrêté du 2 décembre 2009 modifiant l'arrêté du 29 mai 2009 relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres (dit « arrêté TMD »)

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000021446499&dateTexte=&categorieLien=id>



► TAXE CARBONE : Ce que nous savons d'ores et déjà pour les GPL (23 décembre 2009)

- Instaurée par la loi de finances 2010, la contribution carbone est applicable à compter du 1er janvier 2010.
- La tonne de carbone est fixée à 17 euros.
- La contribution carbone est de 4,84 euros/100 kg pour le butane, le propane et le GPLc.
- Pour le GPLc : la densité douanière est de 0,557 (Bulletin officiel des douanes) soit une contribution de 0,027 euro/l HT (0,032 euro/l TTC)
- Pour la déclaration et la mise en paiement de la Contribution Carbone à la douane : adaptation par la douane des outils douaniers utilisés pour le calcul et la mise en recouvrement de la TVA précompte et de la TIPP GPLc, sur la base d'une déclaration mensuelle.
- Rien n'est prévu dans la loi sur la mention de cette contribution carbone sur la facture au client. Selon la douane, la mention ou non sur la facture est par conséquent du ressort de chaque entreprise.
- Nous sommes en attente de validation par la douane du calcul en MWh fait à partir du PCS pour déterminer le montant exact de la contribution carbone pour le combustible.

s.gibier@cfbp.fr

SOMMAIRE

1- STATISTIQUES Page 1

- ▶ Données climatiques
- ▶ Chiffres-clés déc 09
- ▶ Ventes de GPL en France en déc 09
- ▶ Evolution des ventes 2009/2008
- ▶ Baromètre du GPL carburant
- ▶ Installations neuves
- ▶ Connexions au site cfbp.fr
- ▶ Bilan des immatriculations de véhicules GPL en 2009

2- ACTUALITÉS TECHNIQUES ET REGLEMENTAIRES Page 8

- ▶ Contribution carbone
- ▶ Textes réglementaires

4- DANS LA PRESSE Page 10

1 STATISTIQUES

DONNÉES CLIMATIQUES ⁽¹⁾:

	DECEMBRE-2009	DECEMBRE-2008
Température moyenne	4°9	4°0
Nombre de jours ouverts	22	22
Degrés-jours du mois	379,3	403,8
Coefficient de rigueur	1,043	1,110
Degrés-jours cumulés	1 976,8	1 939,0

(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 GPL décembre 2009

- > Total Ventes « vrac » déc. 2009 vs déc. 2008 : - 20 %
- > Total Ventes « condi » déc. 2009 vs déc. 2008 : - 2,4 %

- > Cumul annuel Ventes « vrac » à déc. 2009 vs déc. 2008 : - 7,5 %
- > Cumul annuel Ventes « condi » à déc. 2009 vs déc. 2008 : - 3,7 %

Comité Français du
Butane et du Propane

8, terrasse Bellini

92807 PUTEAUX CEDEX

contact@cfbp.fr

www.cfbp.fr

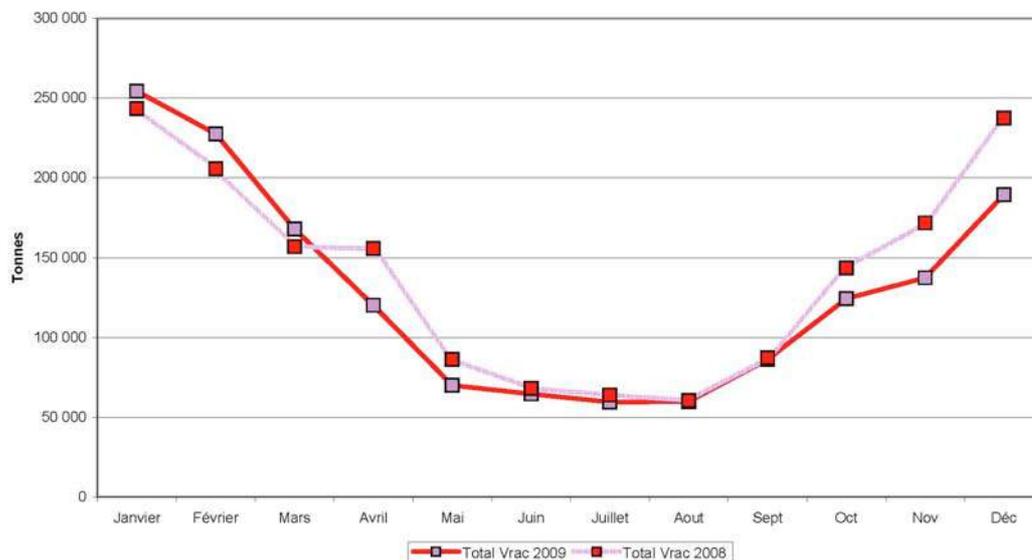
N° SIRET : 784 855 033 00063

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

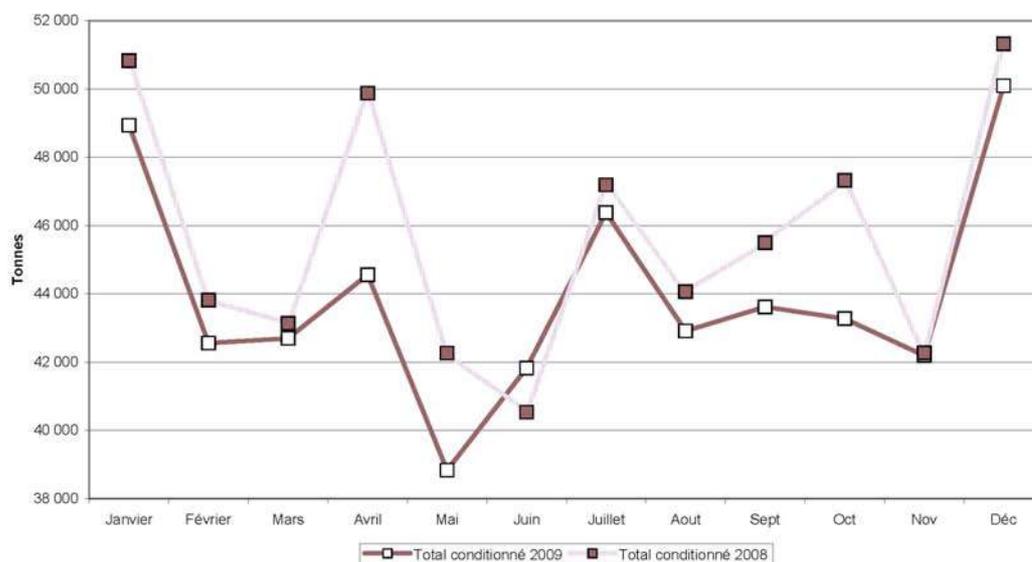
	MOIS			CUMUL		
	Déc-2009	Déc-2008	Variation	Déc-2009	Déc-2008	Variation
BUTANE						
conditionné	31 987	32 383	- 1,2 %	321 447	328 304	- 2,1 %
vrac	6 917	8 071	- 14,3 %	83 535	98 096	- 14,8 %
s/total Butane	38 904	40 454	- 3,8 %	404 982	426 400	- 5,0 %
PROPANE						
conditionné	12 706	13 329	- 4,7 %	140 689	144 330	- 2,5 %
Condi/carburant	5 403	5 614	- 3,8 %	65 743	75 488	- 12,9 %
s/total conditionné	18 109	18 943	- 4,4 %	206 432	219 818	- 6,1 %
Vrac carburant	2 658	2 509	+ 5,9 %	31 294	36 155	- 13,4 %
Vrac 0/6 T	99 260	123 253	- 19,5 %	805 167	843 926	- 4,6 %
Vrac 6/12 T	20 560	22 232	- 7,5 %	145 179	149 829	- 3,1 %
Vrac 12/80 T	30 661	37 956	- 19,2 %	237 287	253 774	- 6,5 %
Vrac 0/80 T	150 481	183 441	- 18,0 %	1 187 633	1 247 529	- 4,8 %
Vrac > 80 T	29 158	43 260	- 32,6 %	289 733	346 433	- 16,4 %
Réseau canalisé	7 215	8 267	- 12,7 %	52 514	50 408	+ 4,2 %
Sous-total vrac	189 512	237 477	- 20,2 %	1 561 174	1 680 525	- 7,1 %
Sous-total propane	207 621	256 420	- 19,0 %	1 767 606	1 900 343	- 7,0 %
GPLc / Stations	8 498	8 724	- 2,6 %	99 151	110 795	- 10,5 %
Total conditionné	50 096	51 326	- 2,4 %	527 879	548 122	- 3,7 %
Total vrac	196 429	245 548	- 20,0 %	1 644 709	1 778 621	- 7,5 %
TOTAL	255 023	305 598	- 16,5 %	2 271 739	2 437 538	- 6,8 %
Dont carburant	16 559	16 847	- 1,7 %	196 188	222 438	- 11,8 %

► EVOLUTION DES VENTES DE GPL : comparaison 2009/2008

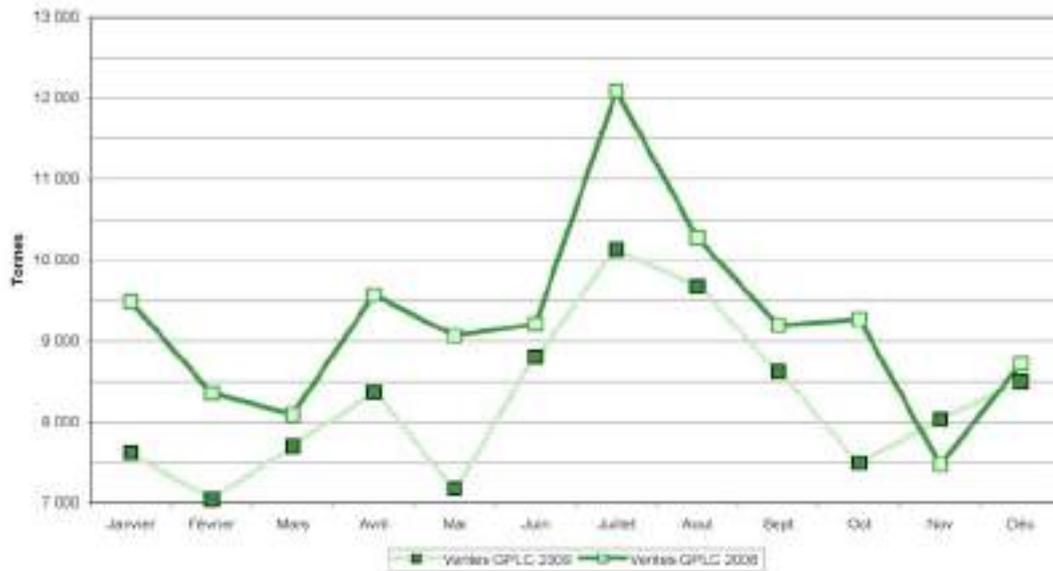
EVOLUTION COMPAREE DES VENTES PROPANE VRAC 2009 / 2008
MENSUEL



EVOLUTION DES VENTES COMPAREES CONDITIONNE 2009 / 2008
MENSUEL

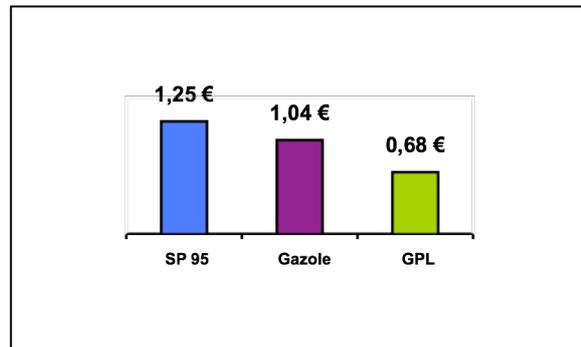


EVOLUTION COMPAREE DES VENTES GPLC 2009 / 2008
MENSUEL



► **BAROMETRE MENSUEL DU GPL CARBURANT : moyenne de décembre 2009 (*)**

Le carburant le moins cher à la pompe : 0,68 euro TTC le litre



Moyenne de décembre 2009

(*) Source : MEEDDM

www.developpement-durable.gouv.fr/energie/sommaire.htm

INSTALLATIONS NEUVES GAZ PROPANE (source : Qualigaz) : mois de décembre 2009

Régions	MOIS			CUMUL		
	Déc-2009	Déc-2008	variation	Déc-2009	Déc-2008	variation
Alsace	4	26	- 85%	154	192	- 20%
Aquitaine	56	69	- 19%	489	797	- 39%
Auvergne	21	32	- 34%	194	327	- 41%
Basse-Normandie	23	20	+ 15%	207	229	- 10%
Bourgogne	21	21	+ 0%	198	219	- 10%
Bretagne	32	53	- 40%	377	448	- 16%
Centre	36	40	- 10%	427	490	- 13%
Champagne-Ardenne	15	19	- 21%	125	167	- 25%
Corse	16	79	- 80%	102	172	- 41%
Franche-Comté	17	28	- 39%	193	371	- 48%
Haute-Normandie	28	18	+ 56%	282	270	+ 4%
Ile-de-France	18	13	+ 38%	102	131	- 22%
Languedoc-Roussillon	28	37	- 24%	202	344	- 41%
Limousin	47	14	+ 236%	201	244	- 18%
Lorraine	9	13	- 31%	181	239	- 24%
Midi-Pyrénées	59	53	+ 11%	438	722	- 39%
Nord-Pas-de-Calais	32	41	- 22%	370	425	- 13%
Pays de la Loire	30	28	+ 7%	311	480	- 35%
Picardie	19	21	- 10%	243	280	- 13%
Poitou-Charentes	36	32	+ 13%	260	381	- 32%
Provence-Alpes Côte d'Azur	39	38	+ 3%	294	418	- 30%
Rhône-Alpes	88	72	+ 22%	805	917	- 12%
TOTAL	674	767	- 12%	6 155	8 263	- 26%

► STATISTIQUES DE CONNEXIONS AU SITE www.cfbp.fr : décembre 2009

Nombre de visites : 22 053

Nombre de visiteurs : 13 272

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

- 1- Véhicules GPL neufs : 3 178
- 2- Les gaz butane propane : 2 883
- 3- GPL : 2 528
- 4- Comment rouler au GPL : 2 177
- 5- Questions/Réponses sur le GPL c : 1 666

- 6- Carte de France du GPL : 1 455
- 7- Les installations butane et propane : 1 399
- 8- Autres applications : 1 193
- 9- Pourquoi rouler au GPL : 1 065
- 10- Les 3 usages : 946



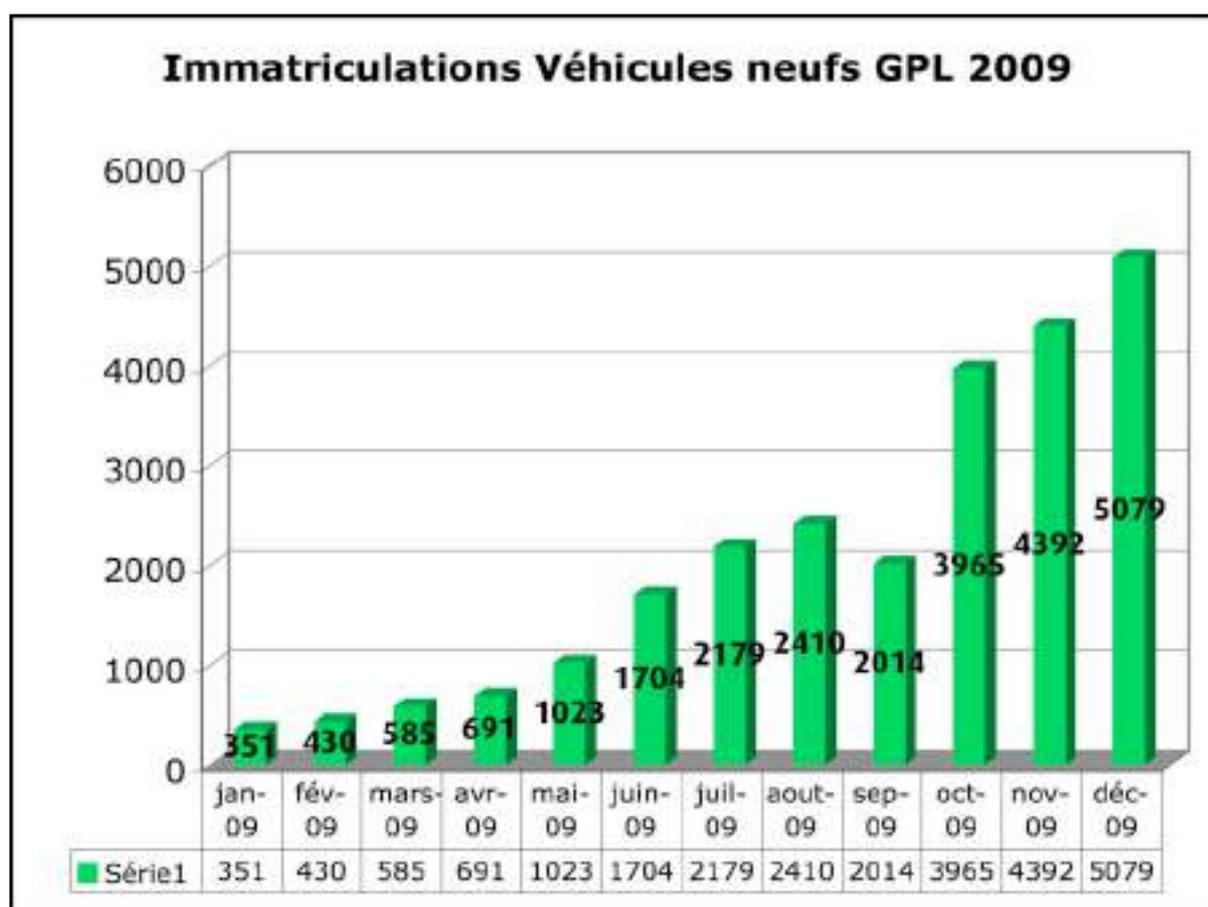
► BILAN DES IMMATRICULATIONS DE VEHICULES GPL EN 2009

Début 2009 : 4 modèles constructeurs :

- Avéo de Chevrolet
- Matiz de Chevrolet
- Niva de Lada
- Clio Campus de Renault

Fin 2009 : 6 modèles constructeurs de plus

- Spark de Chevrolet
- Sandero de Dacia
- Logan de Dacia
- Corsa d'Opel
- Meriva d'Opel
- C3 de Citroen



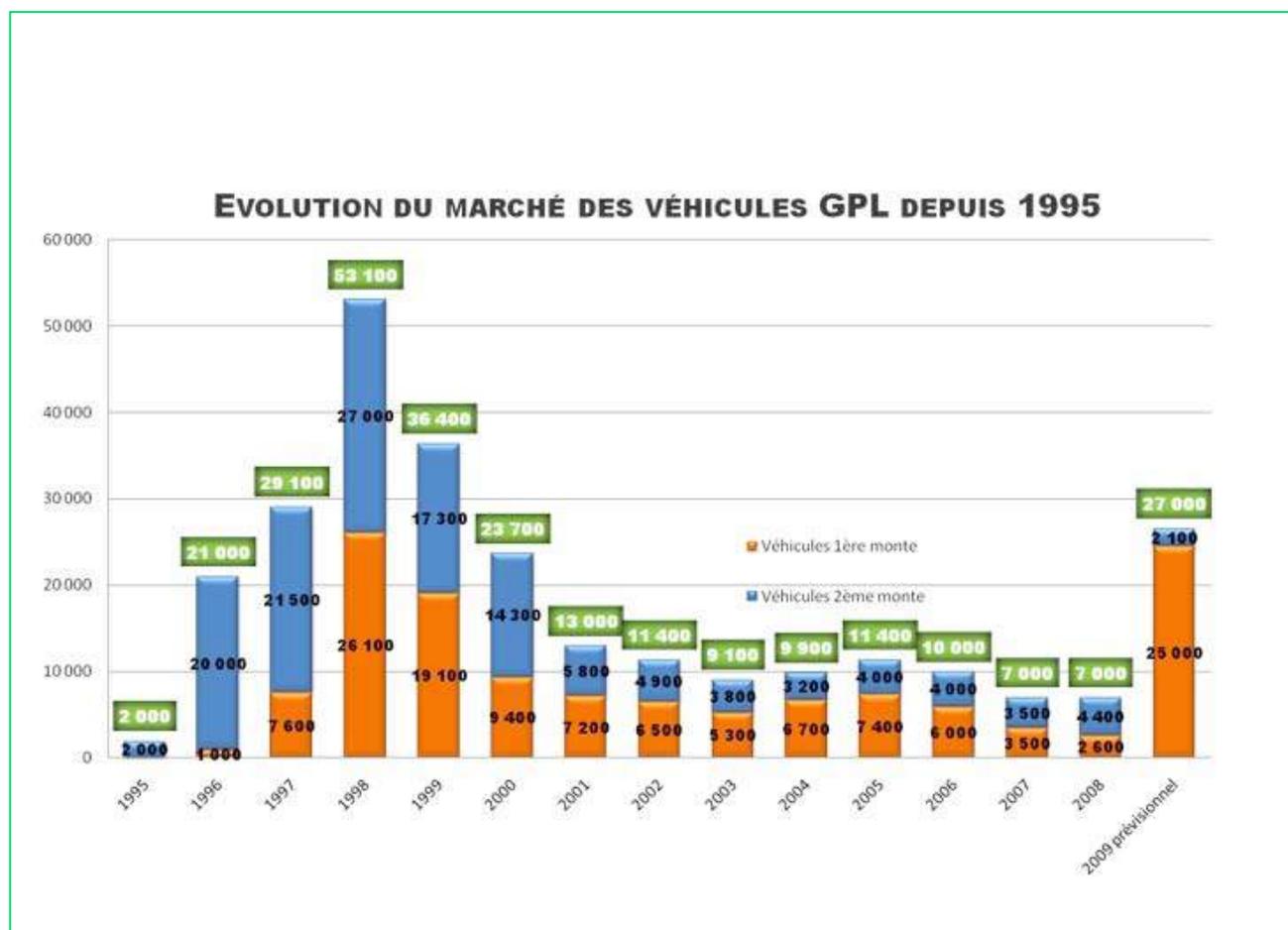
Données VP neufs GPL (Fichier 3A) :

- décembre 2009 : + 5000 immatriculations
- cumulé 2009 : près de 25 000 véhicules
- PDM 2009 : + de 1 % (- de 0,1 % en 2008)

Part de marché selon les marques :

- Chevrolet : 18 %
- Dacia : 76 % (dont modèle Sandero = 74 %)
- Opel : 1 %
- Renault : 5 %

► EVOLUTION DU MARCHÉ DES VÉHICULES GPL 1995-2009



► PERSPECTIVES 2010 POUR LES IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES GPL

- En 2009, le passage de 4 à 10 modèles constructeurs ayant entraîné près de 25.000 immatriculations VP neufs, soit 10 fois plus de pénétration du marché
 - Les commandes passées en 2009 qui seront immatriculées en 2010 vont entraîner 10 à 12 000 immatriculations (de Sandero principalement)
 - La poursuite du développement avec le bonus de 2000 euros + la prime à la casse
 - L'arrivée de nouveaux modèles : Fiat, Peugeot et Renault
- Ces différents critères, **et les immatriculations réalisées en décembre 2009**, permettent d'avancer un potentiel d'immatriculations de VP neufs compris entre 60 000 et 120 000 véhicules pour l'année 2010 :
- 60 000 avec une augmentation linéaire de + 5 %
 - 120 000 avec une augmentation progressive de + 10 %/mois précédent.

► CONTRIBUTION CARBONE

Le 29 décembre 2009, le Conseil constitutionnel a invalidé les articles 7 - 9 - 10 de la loi de Finances 2010 concernant la contribution carbone au motif que « par leur importance, les régimes d'exemption institués par la loi déferée étaient contraires à l'objectif de lutte contre le réchauffement climatique et créaient une rupture caractérisée de l'égalité devant les charges publiques. »

Dans la foulée, un nouveau dispositif tenant pleinement compte des observations du Conseil constitutionnel était proposé au Conseil des ministres du 20 janvier 2010.

Lors de cette communication, Jean-Louis Borloo a rappelé que l'étude de cette contribution carbone par l'Etat était inscrite dans la loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement loi dite Grenelle 2.

Il a annoncé que le Gouvernement soumettra un nouveau dispositif de contribution carbone au Parlement, pour une entrée en vigueur le 1er juillet 2010.

Extrait du communiqué du Gouvernement :

Ce dispositif reprendra les principaux aspects du dispositif voté par le Parlement :

- le tarif de la contribution carbone sera maintenu à 17 euros par tonne de CO₂ ;
- pour les ménages, le dispositif restera inchangé, reposant sur le principe du bonus-malus ;
- pour les entreprises des secteurs non soumis au système des quotas d'émission, la mise en œuvre de la contribution carbone, conjuguée à la réforme de la taxe professionnelle, aboutira à déplacer la fiscalité des investissements vers la pollution, renforçant ainsi leur compétitivité. Pour certains secteurs sensibles et intensifs en énergie, les mesures spécifiques transitoires seront maintenues. Il en sera ainsi pour l'agriculture et la pêche (taxés à 25% du tarif) ou le transport routier, maritime et fluvial de marchandises (taxés à 65% du tarif). Concernant les entreprises soumises au système des quotas d'émission, une contribution carbone sera appliquée jusqu'au 1er janvier 2013 avec des dispositifs spécifiques pour les secteurs sensibles afin de préserver la compétitivité des entreprises.

Le Gouvernement engagera à partir de février une concertation avec les entreprises, les partenaires sociaux et les organisations non gouvernementales environnementales et se rapprochera également des commissions compétentes du Parlement. Cette concertation visera à élaborer un dispositif adapté aux caractéristiques des entreprises des secteurs soumis au système des quotas d'émission.

Elle portera notamment sur :

- les critères d'appréciation de l'impact d'une contribution carbone sur les secteurs concernés (degré d'exposition à la concurrence internationale, caractère intensif en énergie, etc.) ;
- les modalités d'assujettissement à une telle contribution (application de tarifs réduits pour les secteurs les plus exposés, mécanismes de limitation de la charge fiscale, etc.) ;
- les moyens de préserver la compétitivité des entreprises (modalités éventuelles de compensation, soutien aux investissements économes en énergie).

En parallèle, le Gouvernement défendra, auprès des autorités communautaires, la mise en place d'une contribution carbone européenne et d'une taxe carbone aux frontières de l'Union européenne visant à internaliser dans le prix des produits importés leur propre coût carbone, ce qui établirait un cadre concurrentiel juste pour les entreprises implantées en Europe.

Textes parus au Journal Officiel

■ **Arrêté du 15 décembre 2009** modifiant l'arrêté du 6 avril 2007 définissant les critères de certification des compétences des personnes physiques réalisant l'état de l'installation intérieure de gaz et les critères d'accréditation des organismes de certification. (JO du 22 décembre 2009)

Les points ajoutés concernent notamment les pièces à tenir à disposition de l'organisme certificateur, les décisions à communiquer aux services du ministre chargé de la construction, le processus de surveillance)

■ **Arrêté du 18 décembre 2009** relatif aux critères techniques et méthodologiques à prendre en compte pour les études de dangers des ouvrages d'infrastructures de transport où stationnent, sont chargés ou déchargés des véhicules ou des engins de transport contenant des matières dangereuses. (JO du 24 décembre 2009)

La circulaire de mise en application de cet arrêté sera débattue au 1er trimestre 2010 en sous-commission de la CITMD pour parution début mai selon le Code de l'environnement.



4 DANS LA PRESSE

> **La Sandero de Dacia sort le marché du GPL de sa torpeur,**
Les Echos, 07-01-2010



Auto : frémissement sur le marché du GPL.
Avec plus de 14.000 unités vendues en France en 2009, la Sandero de Dacia rencontre un succès inattendu en version GPL. Les freins restent nombreux pour la filière.

AUTOMOBILE

Le petit modèle de la marque à bas coûts de Renault a rencontré un succès étonnant dans sa déclinaison GPL. Mais les freins sont encore nombreux pour le développement de cette filière.

La Sandero de Dacia sort le marché du GPL de sa torpeur

Le marché des voitures au gaz de pétrole liquéfié (GPL), dans l'impasse depuis dix ans, pourrait peut-être innover au côté des véhicules compacts et très bon marché. La Sandero de Dacia, dans sa déclinaison GPL, a en effet rencontré un succès inattendu en France depuis son lancement l'an dernier. À fin novembre, ses ventes avaient déjà dépassé les 14.000 unités, soit 25 % du nombre total de Sandero écoulées l'an dernier. De quoi susciter un frémissement sur le marché du GPL, où les nouvelles immatriculations ont dépassé 26.000 unités l'an dernier (sur un total de 2,2 millions de véhicules), un seuil jamais atteint au cours de la précédente décennie.

Ce résultat est d'autant plus frappant que les freins au développement de cette filière dans l'Hexagone restent nombreux. Les constructeurs communiquent peu sur leur offre GPL, si bien que peu d'acheteurs connaissent la formule. Et celle-ci ne s'ouvre pas toujours intéressante financière-

ment : l'avantage lié au faible coût du carburant - seulement 70 centimes le litre à la pompe - est réduit par une surconsommation de 20 % par rapport à un moteur essence. A cela s'ajoute la crainte de ne pas trouver de carburant, puisque moins d'une station sur six en France est équipée en GPL, et que le parc n'évolue plus depuis 2001. Sans parler des interrogations sur la sécurité soulevées par un incendie dans un parking souterrain en 1990.

Malgré tout, la version GPL de la Sandero a trouvé son public, notamment chez les acheteurs au budget limité. Il faut dire que le véhicule a été commercialisé à un prix à peine plus élevé que la version essence, et surtout qu'il a bénéficié du bonus écologique de 2.000 euros. Prime déduite, cette voiture était donc proposée à partir de 7.000 euros. Sur des modèles de plus grande taille, comme la Logan, l'offre GPL ne suscite d'ailleurs pas le même engouement. Du coup, d'autres constructeurs cherchent à pousser leurs

Les ventes de véhicules GPL neufs

En France, en nombre



Source: Fédération Française de l'Automobile (FFA)

petits modèles sur ce segment, à l'image de Chevrolet qui propose ses véhicules Spark et Aveo GPL au même prix que leur version à moteur essence.

Mais il n'est pas certain que l'effet Sandero suffise à enrayer la baisse du parc de véhicules, continue en France depuis 2001. Tout dépend du nombre de voitures au GPL, diminuées l'an dernier avec

la prime à la casse du gouvernement. « On comptait 140.000 véhicules GPL en 2008. Comme le parc s'est beaucoup renouvelé dans les années 1990, il n'est pas certain que le nombre d'immatriculations nouvelles en 2009 dépasse le nombre de véhicules sortis », précise Joël Pedessac, président du Comité français du butane et du propane.

De 2 % à 3 % de part de marché en prolongeant la course de 2009, ce dernier table donc sur 50.000 à 60.000 voitures au GPL vendues en 2010. Même si ce scénario optimiste se concrétise, le GPL ne représenterait toujours que de 2 % à 3 % de part de marché en France, bien loin des 10 % atteint en Italie ou dans d'autres pays. Quant aux projets de voitures électriques, passés surtout par Renault-Nissan, ils risquent dès 2012 de faire une concurrence déloyale à cette filière, avec une prime à l'achat de 5.000 euros.

INCHIO FRANCOIS